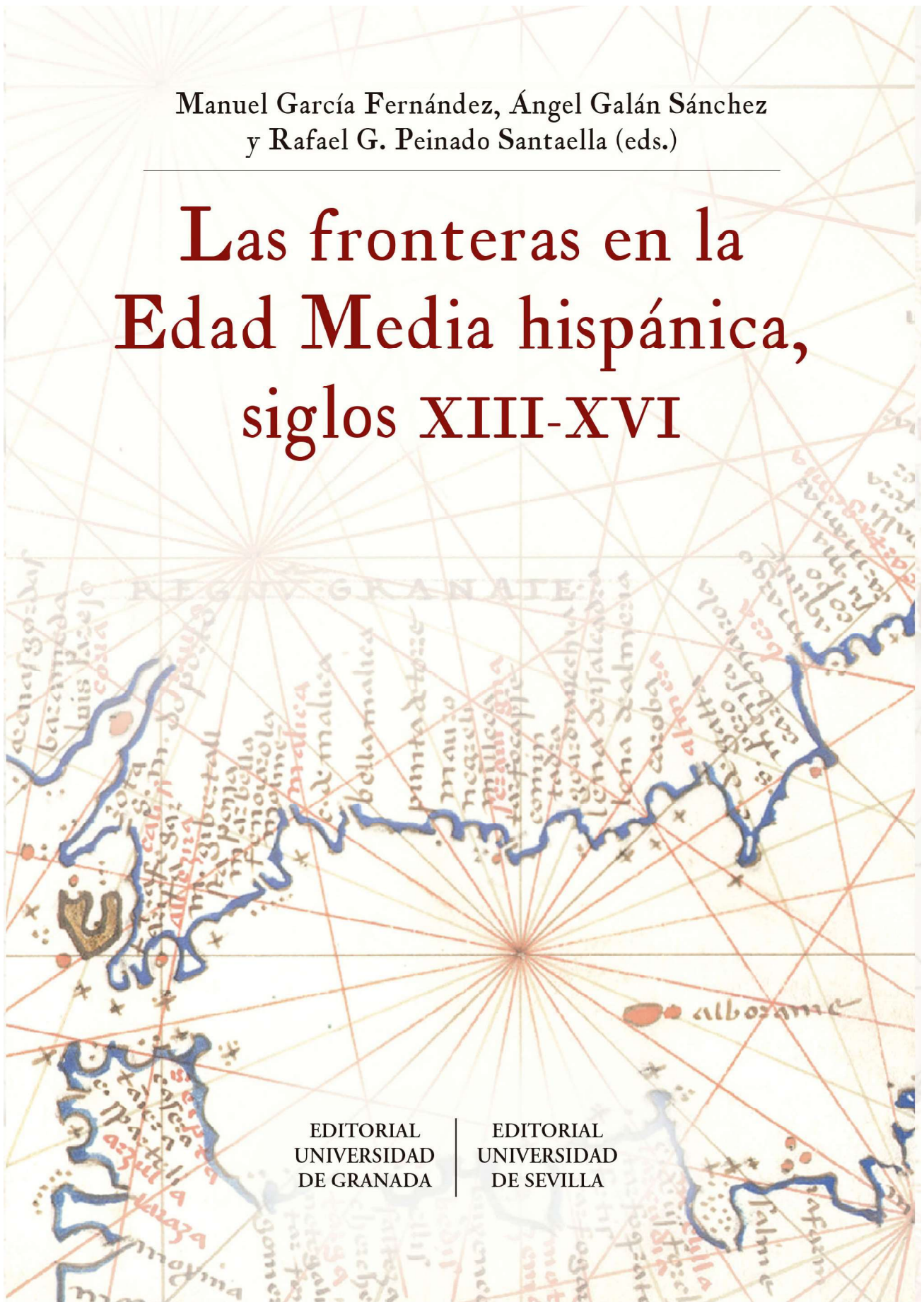


Manuel García Fernández, Ángel Galán Sánchez
y Rafael G. Peinado Santaella (eds.)

Las fronteras en la Edad Media hispánica, siglos XIII-XVI

EDITORIAL
UNIVERSIDAD
DE GRANADA

EDITORIAL
UNIVERSIDAD
DE SEVILLA



COMERCIO Y FISCALIDAD EN LA FRONTERA NORORIENTAL DE CASTILLA: ÁLAVA, GUIPÚZCOA Y VIZCAYA A FINES DE LA EDAD MEDIA¹

Ernesto GARCÍA FERNÁNDEZ
Universidad del País Vasco UPV/EHU

1. INTRODUCCIÓN

Los diferentes comportamientos de Álava, Guipúzcoa y Vizcaya en el ámbito fiscal deben mucho a las características de los tejidos sociales provinciales, a sus propias capacidades productivas, a su distinta ubicación estratégica en la frontera nororiental de Castilla desde 1200, a la existencia en Vizcaya de un elemento institucional diferenciador, el Señorío de Vizcaya, y a que Álava no dispusiera de franja costera, al contrario que Guipúzcoa y Vizcaya, que gracias a ello desarrollaron unas flotas marítimas potentes en la Corona de Castilla. Esta diversidad institucional en lo fiscal también tuvo que ver con las respuestas que dieron sus dirigentes a las demandas de la Corona, con las reclamaciones de sus específicos poderes locales y provinciales y con las soluciones arbitradas por la administración central respecto de sus peticiones. La no coincidencia de las fronteras políticas con las eclesiásticas en estos espacios del Reino de Castilla tuvo asimismo efectos fiscales en estos espacios. Este es el panorama que necesariamente envuelve, condiciona y en el que se inserta el contenido de los apartados en que he estructurado el artículo.

La frontera fue una realidad compleja donde tenían cabida soluciones varias, más allá de aquellas a las que estaban sujetos sus habitantes como súbditos de unos u otros reyes. El hecho fronterizo afectó a los entramados fiscales y financieros y condicionó la implicación de unos u otros sectores sociales en el negocio fiscal. En esta ocasión examinaré el sistema aduanero, impuestos que gravaban el tráfico comercial y el consumo, y el contrabando en la frontera nororiental de Castilla a fines de la Edad Media. La frontera y el trasiego de mercancías que por ella transitaban no estaban al margen de la política fiscal y de sus consecuencias. El impuesto de alcabalas, cuya exención fue general en el Señorío de Vizcaya y en algunos señoríos territoriales alaveses y guipuzcoanos, no se considerará en este texto. Es probable, sin embargo, que, su reducido volumen en Guipúzcoa y Álava y la obtención por la Provincia de Guipúzcoa del encabezamiento perpetuo de alcabalas en 1509 tampoco se puedan desligar de manera absoluta de la circunstancia

1. Inscrito en el Proyecto de Investigación Poder, sociedad y fiscalidad al Norte de la Corona de Castilla en el tránsito del Medievo a la Modernidad, Ref. HAR2014-52469-C3-3-P, en la red "Arca Comunitat", en el Grupo Consolidado de Investigación "País Vasco, Europa y América" y en la UFI 11/02 de la UPV/EHU.

de ser territorios fronterizos con Navarra y Francia o de su contribución a la protección y extensión de otras fronteras de la Corona mediante su participación con naves en las armadas castellanas.

2. LAS ADUANAS: LOS DIEZMOS DE LA MAR DE CASTILLA Y DEL OBISPADO DE OSMA, SIGÜENZA Y CALAHORRA

En el cuadro de las aduanas marítimas y terrestres entran en juego asuntos varios: las tarifas aduaneras, el interés de la alta nobleza por estas rentas (los Velasco), los productos cuya exportación estuvo vedada excepto si los mercaderes disponían de salvoconductos (armas, caballos, monedas de oro y plata), etc. Comienzo señalando que en esta zona se creó un cordón aduanero para una serie de mercancías de importación o exportación. Una las rentas derivadas del mismo fueron los diezmos de la mar de Castilla, que incluían derechos percibidos en la costa cantábrica vasca y las 4 villas de la Costa. Esta renta desde 1469 y hasta la segunda mitad del siglo XVI (1559) fue percibida o controlada por el poderoso linaje de los Velasco. Desde luego la percepción de los diezmos de la mar de Castilla otorgó a los Velasco no sólo rentas, pues lo convirtió en un referente en la vida política y económica del espacio vasco, cántabro y burgalés. No en vano supervisaba la importación y exportación del tráfico comercial operado en estos espacios. De esta forma pudo crear toda una red social en torno a su persona con los arrendatarios de la renta cobrada en los puertos secos de interior o marítimos de la costa. Esta red fue uno de los puntos de apoyo de la ambición del linaje por hacerse con el señorío de tierras o villas vizcaínas, guipuzcoanas o alavesas. Desde luego, así lo reflejaron las crónicas castellanas y los pobladores del Señorío de Vizcaya y de las Provincias de Álava y Guipúzcoa.

Los diezmos de la mar de Castilla eran un ingreso que en 1427 ascendió a 971.406 maravedíes, en 1446 a 1.510.282² y en 1472 a 2.698.000. Muy superior al obtenido en los diezmos de la mar del Principado de Asturias y de Galicia. En 1427 en Asturias se percibían por este capítulo 10.000 maravedíes y en Galicia 185.000 al año (Ladero 1973: 124). En 1561, por lo que afecta a las cuatro villas de la Costa y al espacio vasco, los ingresos brutos de los diezmos de la mar de Castilla en los puertos de mar o en los puertos secos alaveses o vizcaínos constatan la vitalidad de los principales puertos costeros cántabros y vascos (Lapeyre 1981: 114-115). En 1577, según algunos autores, los diezmos de la mar correspondientes a Guipúzcoa, Vizcaya, las cuatro villas de la Costa y Castilla ascendían a 186.666 ducados, es decir, a 69.750.000 maravedíes, frente a los 1.000 ducados (375.000 mrs.) de Asturias y los 2.666 (999.750 mrs.) de León (Salas 2016: 407). Es palpable que entre los siglos XV y XVI los diezmos de la mar de Castilla fueron una renta que aportaba importantes ingresos a la Corona o a quienes la disfrutaban en su nombre. A fines del siglo XV, no obstante, el volumen de esta renta parece haber sido en Guipúzcoa y Álava mucho más reducido. Para la monarquía el conjunto de las rentas de carácter aduanero fue mucho más relevante, pues formaron también parte de ellas distintas entradas de los almojarifazgos.

2. En 1447 los Velasco recaudaron 362.260 maravedíes en el puerto seco de Valmaseda, 242.446 en el de Orduña, 89.022 en el de Vitoria, es decir, un total de 693.728 maravedíes. Franco Silva 1989: 257.

Los pagos de los diezmos de la mar de Castilla se efectuaban a los cogedores de diezmos teniendo como referencia los aranceles existentes en cada uno de los puertos. En los puertos marítimos había guardas que se ocupaban de controlar la actividad comercial con el objetivo de registrar las mercancías de carga y descarga para cobrar posteriormente los diezmos³. Se tiene noticia de diferentes aranceles. En su elaboración intervino asimismo Domenjón González de Andía, personaje prestigiado en la Provincia, circunstancia que no fue garantía suficiente para concitar el apoyo unánime de las Juntas Generales, porque él fue algún tiempo dezmero o perceptor de los diezmos en algunas zonas de Guipúzcoa (Díez de Salazar 1983). No había una uniformidad arancelaria. Las tasas fiscales a las que estaban sujetas las mercancías en los puertos guipuzcoanos a principios del XVI eran más bajas que las establecidas en los aranceles de Burgos de 1503 asumidas por el condestable de Castilla (Azpiazu 1990). El conflicto entre el Condestable, Burgos y la Provincia de Guipúzcoa fue inevitable, pues las Juntas Generales no quisieron poner en práctica un arancel con unos gravámenes más pesados. De hecho las tasas fiscales siguieron siendo menos gravosas para los consumidores vascos que para los castellanos. Si los productos tenían como destino Castilla los aranceles incrementaban sus tasas.

Los conflictos por la percepción de los diezmos de la mar no fueron infrecuentes a fines de la Edad Media. Es conocido desde fines del siglo XV el enfrentamiento entre los Condestables de Castilla y los concejos de San Sebastián, Mondragón y Rentería por el cobro de los diezmos de la mar. Las tres poblaciones se resistieron a pagar las demandas exigidas en concepto de diezmos de la mar por Bernardino Fernández de Velasco *so color e diciendo que vosotros tenéis quinta de los dichos diezmos*. Quiero destacar el pleito surgido entre Bernardino Fernández de Velasco, condestable de Castilla, y el concejo de San Sebastián de fines del siglo XV y principios del XVI. Don Pedro Fernández de Velasco y don Bernardino percibían, por merced regia, en San Sebastián, su tierra y su partido el diezmo viejo y seco. La quema de la mayor parte de las casas de San Sebastián en 1489 tuvo como efecto la consecución de un privilegio de exención por el concejo de la localidad durante veinte años. Los Reyes Católicos eximieron a la villa de pagar las alcabalas y los diezmos de la mar durante ese tiempo, pero se acordó que con los ingresos de la jurisdicción se pagara la mitad de los situados ya fijados y que en caso de que no alcanzara el dinero para pagarlos se echara una sisa.

El condestable denunció al concejo de San Sebastián por irregularidades fiscales, tampoco se fiaba de los fieles designados por el concejo. El procurador del condestable, Martín Ochoa de Sasiola, vecino de Deva, afirmaba que el concejo de San Sebastián no arrendaba en subasta pública los diezmos de la mar y que cuando lo hacía sólo sacaba a subasta el puerto de Pasajes y no el de San Sebastián, considerado este último por el duque de Frías el más provechoso. Manifestó que el condestable había tenido unas pérdidas anuales cercanas a los 30.000 o 40.000 maravedíes desde el año 1489, parte de ellas generadas porque el concejo de San Sebastián había prohibido en 1500 que las embarcaciones cargaran y descargaran en el puerto de Pasajes, con cuyos pobladores estaba en disputa. Lógicamente la mayoría de las naves que llegaban o partían de dicho puerto decidieron hacerlo desde el de San Sebastián, lugar donde estaban exentos de pagar el diezmo de la mar. De ahí provenían fundamentalmente las mermas de la renta. En estas condiciones

3. AGS. RGS. Noviembre, 1496, 139.

el concejo de San Sebastián no encontraba arrendatarios que pujaran por la renta en la almoneda que estaba obligado a realizar.

La sentencia emitida por los jueces de la Real Chancillería de Valladolid exigió a San Sebastián el cumplimiento del asiento establecido con Martín Ochoa de Sasiola, criado y factor de don Bernardino, y a dar una compensación al condestable por los quebrantos ocasionados. Al respecto se acordó nombrar una comisión formada por dos buenas personas para fijar las indemnizaciones. El asiento consistió en repartir a medias lo que rentara el diezmo viejo y seco, pagar por mitad los situados, realizar subastas públicas anuales de la renta y exigió que el secretario del condestable, es decir, Martín Ochoa, pudiera estar presente en el momento en que los fieles dieran cuenta de dichas rentas para evitar fraudes e irregularidades⁴. El concejo de San Sebastián también pleiteó en 1491 con Juan de Aguirre, hacedor del diezmo viejo y seco por el condestable de Castilla y su secretario, porque no le entregaban los maravedíes que presuntamente tenía situados el condestable en dicha renta⁵. El litigio seguía en 1501.

Hubo en el espacio vasco castellano otro cordón aduanero con los reinos de Navarra y Aragón administrado a partir de un distrito fiscal que comprendía los obispados de Osma, Sigüenza y Calahorra. Este abarcó territorios de Álava, Guipúzcoa y La Rioja. Los guardas de los diezmos de la mar y los de los obispados de Osma, Sigüenza y Calahorra eran distintos en Álava. Los guardas de los diezmos de la mar eran designados en el primer caso por los Velasco y los de los diezmos de la tierra por los arrendatarios de los diezmos de Osma, Sigüenza y Calahorra. A su vez, durante algún tiempo convivieron las rentas de los diezmos de la mar y de la tierra con el diezmo viejo, en su origen percibido directamente en las ferrerías, pues se cobraba sobre la producción de hierro⁶. Desde el siglo XV hubo dezmeros que recaudaban tanto el diezmo viejo como el diezmo seco. La calidad de las fuentes documentales dificulta conocer cómo se hacía el cobro y el montante que suponían uno y otro. En Vitoria se declararon las mercancías en las casas de Juan Pérez de Oña y en 1457 en las de Pedro Sánchez de Maturana (Ladero 1973: 105). En la costa guipuzcoana se documenta a fines del XV que el diezmo viejo y seco lo recaudaban guardas nombrados por los Condestables. Sin embargo, Juan II a principios del XV había ordenado a los arrendatarios de las rentas de las aduanas de los obispados de Calahorra, Osma y Sigüenza con Guipúzcoa que:

de aquí delante de cada anno por siempre jamás que las arrendedes con condición que non entren en la dicha renta las dichas villas e lugares de la dicha tierra de Gipúzcoa por quanto non han de pagar aduanas de las dichas vituallas que traen o traxieren para su proveimiento e mantenimiento de la dicha tierra e de los moradores en ella, así de los mis regnos commo de fuera d'ellos, este dicho anno e de aquí adelante por sienpre jamás... salvo el diezmo viejo (Ayerbe 1993: n^{os} 19 y 20).

4. ARChaVa. Reales Ejecutorias, caja 190, 11.

5. AGS. RGS. octubre 1491, 35.

6. Asimismo la producción de “alcoholes y metal de berniz” en las minas ubicadas en el entorno de la zona de Villarreal de Álava era arrendada por la monarquía a comienzos del XVI por 1.000.000 de maravedíes. De cada quintal de “metal de berniz” se obtenía un marco de plata, es decir, unos 230 gramos.

En el curso del siglo XV existieron aduanas en Valmaseda, Orduña, Vitoria, Tolosa, Villafranca de Ordizia, Irún, Rentería, Pasajes, San Sebastián, Segura, Santa Cruz de Campezo, Salvatierra de Álava y Fuenterrabía. Hubo asimismo aduanillas dependientes del paso de Tolosa en Amézqueta, Abalcisqueta, Gaztelu y Lizarza (Ladero 1973, 520 y Díez de Salazar 1981: 32-34). Los lugares reconocidos por la administración central como “diezmeros y puertos” donde se cobraban los derechos reales no quisieron consentir que las mercancías se desplazaran por otros caminos. La villa de Tolosa, situada en la frontera con Navarra, se quejó en 1491 a la Corte de que mercaderes guipuzcoanos, vizcaínos y navarros iban por caminos apartados (sierras de Belahurriate y Lehuneta) para no pagar el albalá del hierro y diezmo viejo de las mercancías que portaban. Comerciantes y transportistas adujeron a su favor que eran caminos más directos para ir a los puertos de la mar. Los tolosarras alegaban que esta circunstancia perjudicaba los intereses de la Corona y de los guardas, cogedores y renteros. La más perjudicada era la propia villa, pues las mercancías no pasaban por ella y se hacía más difícil controlar el comercio exterior de esa frontera por los guardas allí establecidos⁷.

La pesquisa llevada a cabo por Luis de Villandrando denuncia irregularidades en la frontera de Álava con Navarra. Descubre que antes de 1480 los puertos secos de Santa Cruz de Campezo y de Salvatierra habían sido usurpados a la Corona por Hurtado de Mendoza y García López de Ayala, mariscal de Ampudia respectivamente. El pesquisidor se queja de la venta a Francia de mercancías vedadas (caballos) y desvela presuntas irregularidades fiscales en Salvatierra y Vitoria, lugares donde no se registraban los ganados que pasaban de un lado a otro de la frontera. Alegaron contar con privilegios de exención. Tampoco descuida la actuación de los alcaldes de sacas. Se denuncia que algunos estuvieron más preocupados por su interés particular que por cumplir con el contenido de los cuadernos de ordenanzas, y que a veces utilizaban discriminadamente una doble vara de medir, bien para consentir el contrabando o bien para aprovecharse de él: ... *en Logroño (...) algunos guardas eran salteadores de caminos y gente de notoria mala fama, y los factores dejaban pasar un poco la línea fronteriza en el puente de la ciudad para tomar luego como 'descaminada' la mercancía correspondiente* (Ladero 1973: 113-114). Y esta circunstancia podría extrapolarse a los puertos aduaneros alaveses, guipuzcoanos o vizcaínos.

Hubo quejas asimismo de que los alcaldes de sacas ejercían en ocasiones su oficio de manera harto rigurosa. Cobraban diezmos a la producción de cereal obtenida en campos de propiedad de castellanos localizados en tierras de Navarra, por la leña que traían para su consumo o por los ganados que llevaban a pastar de un lado a otro de la frontera (Ladero 1973: 112-115). Las Hermandades de Álava, unos años antes, en 1489, tomaron como suyas las quejas de algunas Hermandades locales por los considerados excesos de los arrendatarios de las alcabalas a la hora de recaudar este tributo (Eguilaz, Barrundia y Gamboa), contra los diezmeros que les exigían el diezmo de los productos que traían de Navarra y Aragón, cuando, según los procuradores, estaban exentos de este tributo (González 1830: n° XXIII) y en 1494 contra los alcaldes de sacas que convocaban a los vecinos de los pueblos en sus pesquisas, sin remunerarles a cambio, o que instaban a los

7. AGS. RGS, septiembre, 1491, 272.

pueblos a que pagaran un determinada cantidad por su comercio con los reinos fronterizos (González 1830: n° XXXVII).

Guipúzcoa, un caso especial. Guipúzcoa estaba exenta de pagar derechos de aduana por aquellos productos destinados a su consumo interno, pero en el resto de las situaciones se mantuvo el cordón aduanero (Ladero 1973: 101). Guipúzcoa estaba repartida eclesiásticamente entre tres obispados que ejercían allí su jurisdicción, Pamplona, Bayona y Calahorra. El control del comercio de la frontera se hacía desde el Reino de Castilla a través del distrito del obispado de Calahorra. Los guipuzcoanos que pretendían no depender de dicho distrito aduanero lo boicotearon alegando que no tenían jurisdicción los alcaldes de sacas de Calahorra sobre los espacios guipuzcoanos pertenecientes a las diócesis de Pamplona y Bayona. Este desajuste fiscal en la frontera guipuzcoana fue una circunstancia que perjudicó la importación de cereal procedente de Álava cuando los Reyes Católicos ordenaron en 1496 que no se permitiera la entrada de cereal de obispados que no fueran castellanos. Es seguro que parte de este cereal castellano llegado a Guipúzcoa salía a Navarra (obispado de Pamplona) y Francia (obispado de Bayona) en contra de las disposiciones regias castellanas. En Guipúzcoa se reivindicó que el trigo pudiera llegar a las villas de las diócesis de Pamplona y Bayona. Los reyes lo consintieron recordando que no podía venderse fuera de sus reinos, por tanto, ni en Navarra, ni en Francia (Orella 1983: n° 198).

3. IMPUESTOS AL TRÁFICO COMERCIAL, AL ALMACENAMIENTO DE MERCANCÍAS Y AL CONSUMO: PEAJES, PORTAZGOS, “PREBOSTADES” Y SISAS

Además de los impuestos al tráfico comercial en los espacios de Álava, Guipúzcoa y Vizcaya es preciso referirse a los peajes ubicados en territorio navarro. Se registra en ellos el comercio legal desarrollado entre las fronteras de Navarra con Álava y Guipúzcoa. Guipuzcoanos, alaveses y vizcaínos adquirían mercancías aragonesas y navarras que atravesaban el reino de Navarra y viceversa. Los mercaderes debían pagar impuestos por los géneros que circulaban en uno u otro sentido en lugares determinados. Quienes se dirigían a Fuenterrabía solían hacerlo en Vera y aquellos que iban a Tolosa, San Sebastián o Guetaria en Lecumberri. La protección hacia los mercaderes de uno y otro lado de la frontera se produjo tanto por reyes castellanos como navarros. El propósito era mantener una determinada regularidad comercial entre las poblaciones del nordeste de Castilla y del reino de Navarra (Herrero y Orella 1988: 491-500).

En 1339 las villas fronterizas de Bernedo y Laguardia con sus aldeas, por entonces navarras, consiguieron de su rey a perpetuidad mediante el pago de una suma de dinero elevada que no se cobrara peaje a los castellanos (en su mayoría alaveses) que transitaran por sus tierras con mercancías castellanas, con la condición de que no sacaran del reino de Navarra mercancías vedadas. Así se creaba una zona franca de peajes en este espacio suroccidental del reino de Navarra. Se trataba de favorecer la llegada de comerciantes y tratantes castellanos para que vendieran sus mercancías y adquirieran otras producidas en la zona. En general los conflictos por importar o exportar a través de Navarra fueron frecuentes antes de 1512 y después. La conquista de Navarra por los castellanos no supuso

la desaparición del cordón aduanero anterior, que contó con privilegios específicos otorgados a los mercaderes navarros y castellanos por los reyes de ambos reinos. Sobresalen las exenciones fiscales otorgadas por los reyes castellanos a los mercaderes navarros que cargaran o descargaran sus mercancías en el puerto de San Sebastián. Tenemos noticias de dicha circunstancia desde comienzos del siglo XIV.

Los peajes de Vera y Lesaca del siglo XIV resaltan las importaciones y exportaciones entre Navarra y las zonas guipuzcoanas de San Sebastián y Rentería. Y referencias del mismo siglo sobre las sacas y peajes de Puente la Reina, Sangüesa, Pamplona, Los Arcos, Lecumberri, Laguardia, San Vicente de la Sonsierra, Viana, Sangüesa y Tudela evidencian el interés de comerciantes principalmente alaveses, guipuzcoanos y en menor medida vizcaínos por los vinos navarros y por otras mercancías. Además mercaderes vitorianos hicieron de intermediarios en el comercio de productos aragoneses y navarros consumidos posteriormente en Castilla. Desde Vitoria salían mercancías fundamentalmente con destino a Navarra, paños, telas, cueros, pieles, pescados, hierro y acero. De Aragón y Navarra llegaban hierro, ganado, vino, trigo, sal, aceite, papel y también paños. La persecución del contrabando y el rebaje de las tasas aduaneras fueron objetivos de los comerciantes de ambas fronteras. La verdad es que las provisiones regias generales que prohibían o limitaban el comercio entre Castilla y Navarra solían ser superadas mediante la consecución de privilegios específicos que permitían el tráfico mercantil. Ahí están los numerosos ejemplos relacionados con la importación de vino navarro desde Vitoria y Salvatierra. De aquí se distribuía también a otras zonas castellanas. Los riojanos periódicamente interpellaban a la Corte para que impidiera a los mercaderes de Vitoria y Salvatierra comprar vino navarro. Alegaban que dicha práctica mercantil perjudicaba a sus privilegios. El vino navarro se siguió comprando en el mercado alavés.

En el espacio vasco hubo otras rentas cobradas en los puertos marítimos, en los núcleos urbanos o en puntos estratégicos a los mercaderes o transportistas: el “nasaje”, “prebostad”, peajes, pontazgos y portazgos, derechos por almacenamiento en lonjas, etc. El nasaje se percibía en Lequeitio (García 1992: 711-737). No debió superar el 1% del valor de la mercancía exportada. La “prebostad” cobró importancia sobre todo en Vizcaya y Guipúzcoa. Era un conjunto de derechos y rentas de significado y origen distinto percibido por los prebostes y en algunos casos por concejos urbanos (Rentería en Guipúzcoa) por concesión regia. Una parte de los mismos podían derivar del tráfico comercial:

...algunos nuestros prebostes e merinos e otros nuestros ejecutores del nuestro Condado e Señorío de Vizcaya e de las Encartaciones e de la noble e leal provincia de Guipúzcoa... han llevado e llevan demás de los derechos que...les pertenecen...diciendo que así lo acostumbra llevar sus antecesores, derechos de cargo e descargo de la mar de las mercaderías y mantenimientos e pescados e otras cosas que se cargan e descargan por ella e derechos de portazgos de las mercaderías y mantenimientos e pescados e otras cosas que se carga e descargan por ella e derechos de portazgos de las mercaderías e otras cosas que se traer e contratan por la tierra... (González, 1830: nº XCIII).

Los prebostes de las villas, como oficiales designados por el Señor del Condado en Vizcaya o normalmente por los reyes castellanos en Guipúzcoa, percibieron las

“prebostades”. Quienes desempeñaron estos cargos recaudaban directa o indirectamente estos tributos⁸. En 1502 los Reyes Católicos quisieron recuperar para la Corona Real la renta de las “prebostades” de Vizcaya y Guipúzcoa a partir del momento en que se produjeran vacantes en el desempeño de los oficios de preboste por defunción de sus titulares. En la villa de Deva, los prebostes, aprovechando la inestabilidad política y las divisiones acaecidas en la Provincia de Guipúzcoa antes de 1487 y porque *tenían el mando e la gobernación de la dicha villa* habían llevado *derechos demasiados e puestas imposiciones nuevas en muchas cosas injustas* a los extranjeros y mercaderes que allí acudían con sus mercaderías. El procurador del concejo de Deva sostiene que por dicho motivo nadie en la localidad se había atrevido a resistir las novedades señaladas. El concejo de Deva reclamó que se redujeran las tasas de los aranceles del prebostazgo una vez que tuvo conocimiento de la designación del nuevo preboste, Pedro de Idiáquez, repostero mayor de camas de los reyes, que había sustituido en el oficio a Juan Fernández de Irarrazábal⁹.

Los ingresos fiscales de los prebostes de las villas se nutrían del comercio generado entre Francia y otros reinos con Castilla. La subida de los aranceles repercutía en el incremento del precio final de la venta de la mercancía (Barrena 1982: nº 101). Las razones de la reducción de la tasa fiscal a las importaciones destinadas al consumo de gentes vascas están relacionadas principalmente con sus dificultades para abastecerse de trigo y de otros productos, por tratarse de tierras no tan aptas para la producción de cereal o porque la producción de sus talleres artesanales era insuficiente. Estos argumentos favorecieron una disminución de los precios en estos espacios. Pese a todo el preboste de Bilbao seguía exigiendo el cobro de imposiciones a los mercaderes que comerciaban en los puertos vascos. Tanto los vecinos de Motrico como los de Vitoria llevaron a Tristán de Leguizamón a los tribunales y consiguieron una sentencia que les reconocía como exentos de hacerlo en 1508 y 1511 respectivamente. En Bermeo y en San Sebastián se documentan aranceles del puerto elaborados por los concejos desde fines del XIV en el primer caso y de mediados del XV en el segundo. Con estas entradas se pagaban las “prebostades”, reformas de los puertos, etc. Las “prebostades” suponían una imposición del 3% sobre el volumen de hierro exportado.

También hay que incluir en este apartado los derechos percibidos en las lonjas o en las “renterías”, estas últimas eran almacenes donde se registraba la entrada del hierro producido en las ferrerías. De estas lonjas salía posteriormente al mercado. Depositar el hierro elaborado en las ferrerías en las lonjas concejiles establecidas en los núcleos urbanos o en otras poblaciones requería el pago de un tributo, requisito imprescindible para su posterior exportación. Así mismo los concejos estuvieron interesados en construir lonjas donde controlar la compraventa de las mercancías descargadas en sus puertos. San Sebastián debía contar con una lonja en el interior del recinto amurallado para el año 1477 (Arízaga 1990: 189). Rentería a fines del XV pidió la utilización del arancel de la villa de San Sebastián en la lonja que deseaba construir en la villa. De este modo pretendía conseguir una entrada económica suplementaria aplicable a sus proyectos políticos o urbanísticos.

En Guetaria también se levantó una lonja/aduana en el mismo sentido, si bien hubo protestas ante la Corte. En 1500 un vecino de la localidad, Martín Juan de Amelibia,

8. El preboste de Portugalete y el preboste de Bilbao ingresaban rentas por este capítulo.

9. AGS. RGS. Noviembre, 1487, 16.

como uno del pueblo, afirmaba que el concejo había construido *una casa pública de aduana*, sin licencia real, que perjudicaba a los mercaderes y tratantes que llegan con trigo, cebada, hierro, otros metales y otras viandas a la localidad por tierra y por mar. La protesta se debió a la exigencia de una nueva imposición, lo que según el vecino repercutiría en una disminución de los abastecimientos, pues los mercaderes cesarían de venir con sus mercancías a la localidad por los derechos exigidos y por tener que depositar las mercancías en la “aduana”. Se ordenó al corregidor de Guipúzcoa que abriera una investigación sobre el tema¹⁰. Ya en 1477 se solicitó a los reyes permiso para poner una nueva imposición a los mercaderes que llegaran al puerto de la villa para poder finalizar las costosas obras que estaban realizando en el mismo¹¹. Las instituciones de territorios contiguos se quejaron igualmente de estas nuevas imposiciones al comercio, pues penalizaban a sus mercaderes. Las Hermandades de Álava se quejaban de que las provincias costeras levantaban alhóndigas para obligar a sus mercaderes a tributar por las mercancías que llevaban a vender a sus puertos marítimos y, como ya he señalado, protestaban del pago de los derechos de prebostazgo al preboste de Bilbao, Tristán de Leguizamón.

En Álava, Guipúzcoa y Vizcaya los concejos, organizaciones o particulares percibieron rentas y derechos por el tránsito de mercancías por sus territorios. Peajes, pasajes, portazgos y pontazgos hubo en Guernica, Bilbao, Durango, Orduña, Ermua, Fuenterrabía, en el canal de Orio, en el solar de Salcedo en las Encartaciones, en Puentelarrá (Lantarón-Álava) percibido por los Sarmiento, en el puente de Ergoibia que era del solar de Murguía en Astigarraga (Guipúzcoa), en San Sebastián, en Ubidea (Vizcaya) por los carros de hierro que salían para Castilla, etc. Estos derechos de peaje o pontaje solían ser arrendados por la administración central (Ubidea) u otorgados por los reyes a concejos o a personas particulares por los servicios prestados previamente a la Corona, para potenciar su recuperación económica y demográfica o para fortalecer la frontera.

Así, por ejemplo, San Sebastián recibió de Alfonso X de Castilla 2.500 maravedíes de merced en el peaje del pescado como ayuda para evitar su despoblamiento tras el incendio padecido el año 1266. Los Reyes Católicos confirmaron este privilegio en 1485¹². Fuenterrabía a fines del XV sostenía que los reyes le habían concedido un peaje de cinco cornados por cada puerco que entrara en el paso y puerto para reparar la torre. Esta casa fortaleza la habían levantado con el propósito de defender el puerto de los ejércitos franceses tras las guerras de mediados del siglo XV. Estos enfrentamientos habían causado más de 120 muertos en gentes de la villa. Sus vecinos habían defendido la localidad durante 14 años de los ataques de Labourt y de la casa de Urtubia *que son en los límites de Françia*, los cuales querían usurparles la jurisdicción sobre el puerto, la ribera y el canal. Juan de Gamboa, alcaide de la villa, quería dedicar los ingresos del peaje al reparo de los muros y calzadas¹³. El rey Juan II había concedido el peaje de los puertos de la villa de Fuenterrabía al concejo para arreglar los caminos, calzadas y puentes por los servicios prestados en la guerra con Francia. Los Reyes Católicos en 1496 decidieron que la renta del peaje

10. AGS. RGS. III-1500, 365.

11. AGS. RGS. Julio, 1479, 63.

12. AGS. RGS. Julio, 1485, 43.

13. AGS. RGS. enero, 1495, 88.

se destinara a reparar los muros y la fortaleza de la villa de forma preferente, si bien ellos querían dedicar esta entrada económica a las infraestructuras urbanas señaladas¹⁴.

Precisamente en la jurisdicción de la villa de Fuenterrabía se quiso impulsar un nuevo paso por el vado de Behobia, término perteneciente a su aldea de Irún, que perjudicaba el monopolio de paso por la villa. En 1500 acudieron a los reyes para que se cumpliera la carta ejecutoria que lo prohibía, porque

ha dado cabsa que la villa se despueble y se pueble la dicha tierra de Yrún e los caminantes e mercaderes dis que quieren antes yr por la dicha tierra de Yrún por no estar de noche en villa çercada, porque non pueden entrar nin salir a la hora que quieren e podían pasar cosas vedadas ligeramente por el dicho paso e en tiempo de guerra ligeramente gente de armas¹⁵.

La villa de Fuenterrabía tuvo también conflictos durante el siglo XV y principios del XVI con el señor de la Casa de Urtubia y la población francesa de Hendaya, que habían comenzado a exigir rentas y derechos a las embarcaciones que la transitaban y que previamente ya los habían pagado a los cogedores de la villa castellana de Fuenterrabía¹⁶. La legalidad de las imposiciones al tránsito mercantil no contó siempre con la complicidad de los transportistas y mercaderes, no dispuestos a tributar lo que se les solicitaba. Las Hermandades de Álava se quejaban del pago de un portazgo al concejo de Orduña a su paso por la ciudad con sus mercancías (Díaz de Durana 1991, 183-200).

Ahora bien, hubo también peajes al parecer ilegales o de dudosa legitimidad, pues se percibían sin contar con el permiso administrativo reglamentario. Las protestas a este respecto se documentan antes de 1480. La cofradía de mulateros de San Antón de Álava se dirige a los reyes para que se investiguen los portazgos (calzadas, pontazgos e imposiciones) que se exigen por las bestias y mercaderías que se desplazaban por los caminos en Vizcaya, Guipúzcoa y Álava. Creen que una parte de ellos carecen de la licencia correspondiente. Los reyes ordenan que se prohíban los portazgos que carezcan de la licencia oportuna¹⁷. Y disponemos de denuncias concretas de algunos comerciantes o transportistas que evidencian la dialéctica del enfrentamiento existente entre demandantes y demandados.

Así en 1499 se ordenó al licenciado Cristóbal de Cueto, corregidor de Vizcaya, investigar la queja de un vecino de Santurde, Martín Sánchez de Bañares, contra Pedro de la Puente por la imposición que cobraba a cada carro y acémila cargados con vena de hierro que atravesaban el camino real que se dirigía de Barrieta a Traslaviña¹⁸. Igualmente en el valle de Salcedo de las Encartaciones Juan de Salcedo de Aranguren fue acusado por el procurador fiscal, el doctor Fernán Gómez de Agreda, de exigir una

imposición en una puente que está cabe a una torre e fortaleza suya en el valle de Salsedo qu'es en la Encartaçión de Viscaya que dis que lleva a veynte maravedies cada bestia

14. AGS. RGS. Marzo, 1496, 121.

15. AGS. RGS, LEG, agosto, 1500, 271.

16. AGS. RGS. enero, 1495, 88 y Patronato, legajo 14, doc. 2.

17. AGS. RGS. Mayo, 1480, 31.

18. AGS. RGS. Mayo 1499, 156.

que por la dicha puente pasa que dis que por el liçençiado Lope Rodrigues de Logroño corregidor de Viscaya le fue mandado que no cogese nin llevase la dicha ynposición e después que a pedimiento del dotor de Agreda mi procurador fiscal e los alcaldes de esa mi abdiencia le pusieron embargo en el dicho derecho e le mandaron que lo no cogiese ni pidiese más so pena de mi merced e de perdimiento de bienes.

Juan de Salcedo cesó de exigirla durante un breve tiempo, pero más tarde decidió seguir cobrándola. La sentencia dada por el tribunal de la Real Chancillería le condenó a estar preso en la cárcel de la Corte. Juan en el seguimiento del pleito contó como testigos con Ochoa de Salazar, preboste de Portugaleta e Iñigo Fernández de Ugarte, el de Astobiza, que salieron fiadores de su encarcelamiento y de la multa que le impusieran por el dinero que injustamente hubiera percibido en el pontaje de la puente de Aranguren. Juan de Salcedo el 10 de mayo de 1492 sostiene que él levantó el puente en una heredad suya para que pudieran pasar los caminantes y solicita salir de la cárcel dando fiadores. La sentencia definitiva emitida en 1494 le impuso una multa de 40.000 maravedíes, reducida más tarde a 30.000, por los dineros que había cobrado injusta y no debidamente de *pasaje e pontaje de la puente de Aranguren qu'es en el dicho valle de Salçedo*, más el pago de las costas del pleito. Y se notifica a un juez ejecutor, Juan de Ysla, para que la lleve a efecto¹⁹.

No fueron estos los únicos peajes o portazgos discutidos por los mercaderes y tratantes burgaleses, alaveses, guipuzcoanos o vizcaínos que atravesaban el espacio vasco. Se dice que Alonso de Quintanilla en 1480 había ordenado que todos los *caballeros y concejos y personas particulares que tenían algunos portazgos e calçadas e servidumbres en los puertos e caminos de las dichas tierras e probinçias los truxiesen e presentasen fasta cierto tiempo fasta los del nuestro consejo* y que mientras no se dictaminase al respecto que no pudieran llevar derecho alguno. Algunos caballeros se dieron por agraviados. En particular el Conde de Salinas, Pedro de Avendaño y el Adelantado Mayor de Castilla, Pedro López de Padilla. El Conde de Salinas llevaba 3 o 4 maravedíes de cada carga en los portazgos de Pancorbo, Miranda de Ebro y Puentelarrá. Pedro de Avendaño llevaba una guía en Ochandiano de 5 maravedíes para reparar los caminos en un espacio de cuatro leguas alrededor de dicha localidad. Le fue rebajada a 1 maravedí en 1480 por Alonso de Quintanilla. En 1481 los reyes ordenaron que se reunieran en Junta en la ciudad de Orduña una persona fiable en representación de la Corte, el bachiller Diego González de la Sal, con dos diputados del condado de Vizcaya, dos de Guipúzcoa, dos de Álava y dos de Ayala para conocer cuáles eran los portazgos legales y los ilegales, qué títulos poseían quiénes los gozaban y la relación entre las cuantías exigidas y el coste real de las obras o reparaciones. Se trataba de acordar las cuantías a pagar por cada bestia y carga que atravesara los pasos y de no gravar a los caminantes con más dinero de lo que costaron, de rebajar el peaje si fuera elevado, de darlo por finiquitado si ya se había cubierto el presupuesto gastado, de examinar los caminos y puentes que requerían nuevos gastos y de proteger a los caminantes que los transitaran²⁰.

Ochoa de Salazar, señor de San Martín de Muñatones, en su testamento de 1439 dejaba patente su derecho a la percepción de rentas, denominadas “carradas” o “pedido de los

19. ARChVa. Reales Ejecutorias, Caja 69/27.

20. ARChVa. Reales Ejecutorias, Caja, 11/7.

carros”, provenientes del acarreo de vena de hierro a los puertos vascos. A fines del XV, su hijo, el preboste de Portugaleta recaudaba tributos en concepto de peaje por transportar vena de hierro de Somorrostro hacia otras localidades del Cantábrico y golfo de Vizcaya. En 1482 el Señorío de Vizcaya en su conjunto levantó una protesta ante las nuevas imposiciones exigidas por Juan de Salazar aprovechando la demanda del mineral producido en la comarca para fabricar hierro o acero. En 1484 la Junta del Concejo de Abanto denunció que Ochoa de Salazar, al que acusaron de actuar tiránicamente, les apremiaba al pago de nuevas imposiciones. Sus procuradores sostuvieron que les exigía tributar 6 maravedíes por cada quintal de vena acarreada, frente a lo que había sido habitual, 2 maravedíes por cada 100 quintales.

En 1486 el doctor Gonzalo Gómez de Villasandino ordenó a Juan de Salazar, señor de San Martín de Somorrostro y a otros hijos suyos bastardos, que no cobraran peaje a quienes llevaran vena de Somorrostro a las ferrerías del condado de Vizcaya, de la provincia de Guipúzcoa, del Principado de Asturias o del Reino de Galicia. Sentenció que no obligasen a que la vena se transportara en navíos de Somorrostro y de Portugaleta, que no se vendiera al precio fijado por Juan de Salazar, que no pudieran imponer tributo alguno a los carreteros, en concepto de carretería o de carretadas, ni a los dueños de los bajeles que solían portarla, ni otros derechos o imposiciones *de los quintales de vena e fierro que van a Gallizia e a Asúa e a Çubilleta e a otras partes*²¹. En 1499 los monarcas castellanos llegaron a emitir una provisión regia prohibiendo la exportación de mineral de hierro (Vitores 2017: 191-247). Ochoa de Salazar, el nuevo preboste de Portugaleta, se quejó ante el Consejo Real por el perjuicio económico que le ocasionaba esta medida. Afirmó que regularmente se exportaban anualmente a Labourd unos 24.000 quintales de mineral de hierro. El peaje cobrado era del 3% del valor de la mercancía exportada y además de forma arbitraria percibía otras dos carradas de vena de cada casa propietaria de carros que los utilizaba para trasladar la vena.

Otros linajes caballerescos o familias acomodadas se hicieron asimismo con derechos por el tránsito de mercancías por lugares de su jurisdicción. La familia Ochoa de Bedua poseía una lonja y muelle en el Urola, un auténtico puerto privado cerca de Zumaya, que fue motivo de pleitos a fines del XV y principios del XVI a causa de sus exigencias dinerarias a quienes con vena y hierro atravesaban la zona. Martín Pérez de Alzola y su mujer contaban con otra lonja en Alzola, cerca de Deva, donde los mercaderes depositaban sus mercancías a fines del siglo XV, seguramente que pagando los derechos correspondientes. La villa de Orio reivindicaba a principios del XVI el control fiscal del hierro en su Rentería frente a la Tierra de Aia y a los dueños de las lonjas de Amas, Oribar, Geleta y Arratola. Detrás de este conflicto estaban familias destacadas como los Zarauz y los Segurola (Irijoa 2015).

Asimismo la “prestamería” de Mendoza fue en su origen un portazgo que percibieron los poderosos Mendoza, señores de Hita y Buitrago. Vitoria y las Hermandades pleitearon con los clérigos beneficiados de San Martín de Mendoza (Álava) para eximirse del pago del portazgo llamado “prestamería”. Se trata de una imposición exigida a quienes desde diversas comarcas del País Vasco –Ayala, Oquendo, Salcedo y Orozco– acudieran a vender fruta al mercado de Vitoria *de dose maravedís uno de toda la fruta que se truxiese a*

21. ARChVa. Pleitos Civiles. Zarandona y Walas, olvidados. C. 153/3, legajo 35.

*vender a la dicha çibdad de Bitoria de los valles e tierra de Ayala e Oquendo e Salzedo e Orozco e de otras qualesquier partes que no toviesen privilegio o esención de non pagar o sal de Salinas de Léniz, de cada carga un celemín. Esta merced había sido otorgada a Pedro González de Mendoza a fines del siglo XIV. Este la traspasó a los clérigos de la capilla de la iglesia de la localidad de San Martín de Mendoza*²².

Conviene remarcar que en algunas localidades, a fines del XV o principios del XVI, las corporaciones de oficio obtuvieron competencias fiscales relacionadas con el tráfico mercantil. La cofradía de mareantes de Santa Catalina de San Sebastián, la Cofradía de mercaderes de Santiago y más tarde el Consulado de Bilbao a partir de su fundación en 1511 recaudaban tributos a los comerciantes y transportistas que llegaban a los puertos de Bilbao o San Sebastián o partían de ellos. Sin embargo, me importa más resaltar que las instituciones locales o provinciales velaron por reparar y mejorar los caminos negociando con la administración central la creación de nuevos impuestos al tránsito comercial. De ese modo favorecían el abastecimiento local y el comercio internacional. Los procuradores de las Hermandades de Álava consiguieron en 1492 de los Reyes Católicos que se estableciera una imposición a los mulateros que atravesaban determinados caminos con el propósito de repararlos y mejorarlos, la cual fue prorrogada al año siguiente. En 1494 las Juntas Generales siguieron preocupándose por estas mismas cuestiones. Se dirigieron a la Corte para que les permitieran reformar los caminos y puentes de la Provincia imponiendo contribuciones a los concejos comarcanos, pues de esta manera se mejoraría el abastecimiento general de la Provincia. Se cita entre otros el paso de las Conchas en el Ebro hacia la Puebla de Arganzón y el camino real que va a Bilbao (González 1830: n^{os} XXXIII, XXXIV y XXXVIII). En Vizcaya y Guipúzcoa existió un interés similar.

En el cuadro de la fiscalidad y el comercio en la frontera nororiental de Castilla las sisas merecen una atención particular. Los acuerdos establecidos entre las autoridades regias y los concejos urbanos fijando sisas sobre la carne, el vino y otras mercancías son asuntos de importancia en el recorrido que estoy haciendo a la fiscalidad relacionada con el comercio. Una parte de esos ingresos se destinó a financiar la fortificación de las villas o de la frontera para defenderlas mejor ante posibles agresiones externas, para dar más seguridad a sus pobladores o para contener posibles invasiones de los ejércitos franceses. En 1477 se concede a la villa de San Sebastián echar una sisa sobre la carne, el hierro, el acero, los paños y el pescado durante el tiempo que acordaren el corregidor Juan de Sepúlveda y el concejo para cercar la villa con almenas y hacer baluartes a su alrededor para fortificarla con el fin de poder defender mejor a la población en caso de necesidad. En la solicitud los procuradores de San Sebastián adjuraron que ellos habían sufrido más que otras villas en la guerra con Francia²³.

Ya en tiempos de Enrique IV el rey había aprobado la recaudación de una sisa e imposición en Valmaseda para el reparo de los muros y cercas, vocablos utilizados de forma sinónima, y los puentes de la villa. Esta fue prorrogada en 1477 por los Reyes Católicos²⁴. Unos años más tarde, en 1495, se autorizó al concejo de Valmaseda echar una sisa de 100.000 maravedíes para reparar un pedazo de la cerca derruida a causa de una tempestad

22. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Reales Ejecutorias, L. 91/14.

23. AGS. RGS. Febrero, 1477, 286.

24. AGS. RGS. Febrero, 1477, 277.

de agua, por una gran fortuna e temporada de aguas la qual dis que llevó un pedaço de la çerca d'esta dicha villa. Con el parabién del corregidor de Vizcaya, Antonio Cornejo, se ordenó que se echara

en los mantenimientos e otras cosas que entre los vesinos e moradores della se vendieren e en las cosas que fueren más syn perjuicio de los vesinos de la dicha villa e de los extranjerros e caminantes que a ella vinieren fasta en quantya de çient mill maravedies que por la dicha ynformación parece que son nesçesarios para reparar los dichos muros que asy fueron caydos e derribados con las dichas avenidas.

Estos se depositarían en manos del mayordomo del concejo y de otra buena persona de la localidad para que se gaste en la dicha obra de la dicha çerca e non en otra cosa alguna, pero mandamos que aviendo rentado la dicha sysa los dichos çien mill maravedies luego se quite...²⁵.

4. LA PERSECUCIÓN DEL CONTRABANDO

En estrecha relación con el cordón aduanero me referiré brevemente al contrabando. En todas las fronteras el fraude y el contrabando es perseguido por las autoridades centrales o por los oficiales designados por las administraciones regia o provinciales. Había una serie de puertos establecidos por la administración central por donde debían pasar los mercaderes con sus mercancías. En ellos debían declarar aquellos productos destinados al comercio internacional o presentar las albalás correspondientes de haberlos declarado previamente a los guardas de las aduanas. Llevar las mercancías por otros caminos significaba eludir el pago de los impuestos. Las consecuencias penales eran la pérdida de las mercancías por “descaminadas”, es decir, por no haberlas llevado por las vías exigidas con el propósito evidente de no pagar los tributos. La persecución del contrabando, del fraude y de las irregularidades fiscales fue una preocupación de la administración regia, que señaló de forma expresa cuáles eran las “cosas vedadas” a la exportación, especificó que no se podían descargar las mercancías en los puertos sin que estuviera presente el arrendatario, como se escribió de forma expresa a mediados del XV para los puertos terrestres de Orduña y Valmaseda (Ladero 1973: 121) o exigió pagar los impuestos por los productos que se exportaban fuera de la Corona. Los guardas tenían un difícil cometido cuando había personas que protegían a los transportistas que presuntamente habían cometido fraude. Así sucedió en Rentería a fines del XV cuando el cogedor del diezmo viejo y seco a percibir en dicha villa arrebató, “por descaminadas”, las acémilas con su cargamento que se dirigían al reino de Navarra, por haber tomado otras vías para eludir el impuesto. Un grupo de personas armadas se las arrebataron de nuevo por la fuerza e le quisieron ferir e matar, motivo por el que pidió la intervención del corregidor de Guipúzcoa²⁶.

25. AGS. RGS, Burgos, octubre 1495, 123.

26. AGS. RGS, LEG, octubre, 1495, 178

En Guipúzcoa durante el siglo XV el responsable último del control de la exportación e importación fue el alcalde de sacas. La designación del cargo de alcalde de sacas se traspasó en 1475 a las Juntas Generales de Guipúzcoa con el beneplácito de los Reyes Católicos y de Domenjón González de Andía, escribano fiel de la provincia, que lo había recibido en merced de Enrique IV. Los guipuzcoanos alegaron que los alcaldes de sacas anteriores no habían ejercido dicho oficio, pues la Provincia tenía privilegios previos por estar en la frontera con Navarra y Gascuña –Francia– (Recalde y Orella 1988: n° 88). En Guipúzcoa el oficio de la alcaldía de las sacas recayó normalmente, a solicitud de las hermandades, en un guipuzcoano, pero no ejercía el oficio del mismo modo que se hacía en otras zonas de la frontera, pues los guipuzcoanos que se dicen exentos del pago de estos derechos a la Corona, no estuvieron sometidos de igual manera a los cuadernos de los diezmos y aduanas. De hecho establecieron sus propias normas de recaudación, como se aprecia en la Junta particular celebrada en el lugar de Basarte en 1517.

Los controles del poder central, sin embargo, no dejaron de existir, porque se sabía que en la frontera de Fuenterrabía se exportaban cosas vedadas (caballos, armas, oro, plata y monedas). Por ello el 19 de marzo de 1494 los reyes ordenaron a Juan de Gamboa, miembro del Consejo Real, el nombramiento de guardas fiables que vigilaran la frontera²⁷. Además, en Guipúzcoa se produjo un choque jurisdiccional entre alcaldes de sacas colindantes a fines del siglo XV. El alcalde de sacas y cosas vedadas de los distritos de Burgos y Calahorra, Rodrigo Zapata, disputaba las competencias de la alcaldía de sacas de Guipúzcoa. Él y sus procuradores denunciaron la existencia de irregularidades por parte de los alcaldes de sacas designados por la Provincia. Se les acusó de permitir la salida de cosas vedadas del Reino.

Precisamente, estudiar el contrabando significa hablar de la ineficacia o escasa eficiencia del sistema fiscal y de los aparatos administrativos encargados del control de las exportaciones e importaciones. Los cambios territoriales en la frontera con Navarra dificultaron la eficacia de los operativos de control aduanero. Sobre todo, porque territorios que habían pertenecido durante mucho tiempo a un reino no estaban dispuestos a cambiar de la noche a la mañana sus lazos económicos, ni a tirar por la borda los derechos que habían disfrutado hasta poco antes de su incorporación a Castilla. Así sucedió en la zona de Laguardia y sus aldeas. Salinas de Añana reclamaba el monopolio de la venta de sal en la comarca, pero sus vecinos seguían comprando aún en el siglo XVI la sal en Navarra adonde habían pertenecido hasta 1461. Para los de Salinas de Añana la compra de sal en Navarra era contrabando y fraude, mientras que los vecinos de Laguardia y sus aldeas reivindicaban su antiguo derecho a adquirir la sal de las salinas de Navarra.

En esta misma comunidad de Villa y Tierra, la de Laguardia, los guardas de sacas del obispado de Calahorra eran conscientes del contrabando que se realizaba por sus pobladores. A este respecto se abrieron a principios del XVI varias pesquisas con el objetivo de descubrir el contrabando en la frontera sur de Álava con Navarra. Se les exigía, como al resto de los alaveses, el registro de todos los ganados que poseían, como fórmula para controlar el contrabando que se realizaba directamente con ellos. El concejo de Laguardia, para evitar los inconvenientes que generaba a la población el registro de los ganados, prefirió igualarse en el pago a los guardas de una suma anual. Esta cantidad se repartía

27. AGS. Cámara de Castilla, Ced, 1, 8, 1.

entre los vecinos de Villa y Tierra. Pero en 1510 el procurador de Laguardia puso sobre la mesa de los Contadores Mayores de Hacienda las numerosas irregularidades fiscales cometidas por los guardas de las aduanas, pese a la iguala en 50.000 maravedíes que habían hecho con Alberto de Salcedo. Los contadores mayores respondieron con detalle a los requerimientos del concejo de Laguardia, al que no quedó más remedio que aceptar su resolución (García 1986: 64-76).

Lógicamente es muy difícil de medir el volumen del contrabando en esta frontera nororiental de Castilla, pero debió ser importante, a tenor de las multas que se impusieron a quienes habían transgredido la legalidad. Cuando a fines del XV, concretamente en 1484, se impuso a los vecinos de Bilbao una multa de 3.000.000 de maravedíes comprendí que el fraude en la frontera nororiental de la Corona de Castilla era de una magnitud impresionante (García 200: 196). Había vecinos que, en contra de las pragmáticas emitidas por los Reyes Católicos, se dedicaban al contrabando, a la exportación de cosas vedadas y a sacar oro y plata del reino. Los reyes designaban regularmente un corregidor para el Señorío de Vizcaya, que no pudo evitar el contrabando. Pese a la existencia de controles aduaneros promovidos por la administración central en Bilbao y su puerto la vulneración de las leyes estuvo a la orden del día, lo que evidencia si no el rotundo fracaso de la administración central para detener el contrabando, sí las enormes dificultades que tuvo para cumplir de forma rigurosa con los mandatos de las ordenanzas generales del Reino.

El fraude se extendió igualmente a la circulación monetaria. Las monedas falsas circulaban en la frontera nororiental de Castilla perjudicando el comercio y la recaudación fiscal. Ya en 1436 los reyes habían enviado a San Sebastián a un bachiller como pesquisador para investigar las irregularidades relacionadas con la puesta en circulación de moneda falsa. El 27 de septiembre de dicho año fue asesinado en la villa, sin que sepamos el motivo ni las circunstancias (Aguirre 1986: 144).

5. A MODO DE REFLEXIÓN GENERAL

El comercio y el transporte fueron sometidos en Álava, Guipúzcoa y Vizcaya, territorios castellanos fronterizos a los Reinos de Navarra y de Francia a fines del siglo XV, a una retahíla de gravámenes fiscales por la administración central, los poderes locales y provinciales y algunos caballeros de solar. Esta fiscalidad sirvió para financiar las empresas o actuaciones políticas o privadas de los reyes, de los concejos urbanos y de los caballeros. De esta fiscalidad se beneficiaron aquellas personas que tuvieron la titularidad de ingresos fiscales, quienes se involucraron en el sistema de recaudación y por supuesto todos los que consiguieron derechos, mercedes o situados en las alcabalas, pedidos, derechos de ferrerías, peajes, etc. En torno al aprovechamiento de estas rentas, tributos o derechos se generaron negocios, intereses y situaciones de crispación no sólo entre sus perceptores y los contribuyentes, sino también entre quienes se creían con derecho a recaudarlas. Su examen es primordial para entender mejor las relaciones familiares, sociales y de poder acaecidas en estos territorios.

En un estudio de estas características tampoco se han de omitir la persecución del contrabando en esta frontera nororiental de la Corona Castilla, las irregularidades, la prepotencia y los modos fraudulentos de los recaudadores o de quienes tenían derecho a

percibir rentas sobre el comercio y el transporte en este ámbito territorial y el combate permanente contra el fraude requerido asimismo por los contribuyentes. A su vez figurar en una u otra posición del tejido institucional conformado por el sistema tributario supuso una mayor o menor notoriedad e influencia social en estos espacios para quienes controlaron el sistema fiscal, ejercieron la titularidad de percepción de rentas, desempeñaron el oficio de su recaudación o simplemente formaron parte de la cadena del sistema fiscal. Miembros de la Alta nobleza, caballeros, negociantes y personas destacadas de las elites urbanas participaron del negocio fiscal y aparecen como hombres significados en el espacio vasco. Ahí están los poderosos Velasco, condestables de Castilla desde 1473, los Salazar, Leguizamón, Salcedo, Murguía, Ibáñez de Sasiola, Aguirre, Martínez de Salvatierra, Domenjón González de Andía, Miguel de Mújica, etc. Se ha de constatar igualmente que las relaciones entre estos y los contribuyentes no estuvieron exentas de conflictos que nacieron por los desacuerdos con los tipos de las tasas de recaudación exigidas, por las desavenencias con los modos y maneras de aplicar las tarifas arancelarias y los controles aduaneros o por las irregularidades en el desempeño de los servicios de recaudación.

En fin, la sociedad y los territorios de Álava, Guipúzcoa y Vizcaya se articulaban en los aparatos centrales de la Corona a través de los diversos instrumentos de recaudación fiscal creados al efecto por la administración regia o consentidos por ella ante las demandas de los poderes locales y provinciales (alcabalas, peajes o pontajes, aduanas de los obispados de Osmá, Sigüenza y Calahorra, diezmos de la mar, “prebostad”, etc.). Cada tipología fiscal correspondía a un registro distinto y por tanto a un espacio tributario específico que creaba redes de relación social y clientelares diferentes. Los problemas surgidos por motivos fiscales normalmente se resolvieron a nivel local. Los corregidores o pesquisidores designados al efecto por la Corte desempeñaron asimismo un papel notable en su resolución. Las Juntas Generales de Álava, Guipúzcoa y Vizcaya también intervinieron en estos desenlaces y más excepcionalmente se acudió a convocar Juntas específicas a las que asistieran representantes de la Corona, de Álava, de Guipúzcoa y de Vizcaya, como sucedió a fines del siglo XV con el propósito de determinar cuáles eran los peajes o pontajes con licencia regia. Y por supuesto la situación fronteriza de esta zona periférica de Castilla fue un elemento referencial que afloraba de vez en cuando entre los argumentos de los protagonistas de esta historia.

BIBLIOGRAFÍA

- Aguirre, Sabino (1986), *Las dos primeras crónicas de Vizcaya*. Bilbao.
- Arízaga, Beatriz (1990), *Urbanística medieval (Guipúzcoa)*. Edit. Kriselu, San Sebastián.
- Ayerbe, María Rosa (1993), *Documentación Medieval del Archivo Municipal de Azkoitia (m.s. XIII-1500)*. Euskolkaskuntza. San Sebastián.
- Azpiazu, José Antonio (1990), *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*. Fundación Cultural “Caja Guipúzcoa”, 2 vols. Donostia.
- Barrena, Elena (1982), *Ordenanzas de la Hermandad de Guipúzcoa. Documentos (1375-1463)*. Euskolkaskuntza, San Sebastián.
- Díaz de Durana, José Ramón (1991), “El nacimiento de la hacienda provincial alavesa (1463-1537)”, *Studia Historica, Historia Medieval*, Vol. X, pp. 183-200.

- Díez de Salazar, Luis Miguel (1983), *El diezmo viejo y seco o diezmo de la mar de Castilla (siglos XIII-XVI). Aportación al estudio de la fiscalidad guipuzcoana*. Gráficas Eset, San Sebastián.
- García, Ernesto (1986), “Algunas particularidades sobre Laguardia con el cobro de los diezmos y aduanas y en el impuesto de servicio de montazgo en el siglo XVI”, *Cuadernos de Cultura*, 9, Vitoria, pp. 64-76.
- García, Ernesto (1992), “Finanzas y fiscalidad de la villa de Lequeitio (1325-1512)”, *AEM.*, Barcelona, nº 22, pp. 711-737.
- García, Ernesto (2004), *Gobernar la ciudad en la Edad Media: oligarquías y elites urbanas en el País Vasco*. Edit. Diputación Foral de Álava, Vitoria-Gasteiz.
- González, Tomás (1830), *Colección de Cédulas, Cartas-Patentes, Provisiones, Reales Órdenes y otros Documentos concernientes a las Provincias Vascongadas*. Tomo IV, Madrid.
- Herrero, Victoriano José; Orella, José Luis (1988), “Las relaciones entre Navarra y Guipúzcoa desde mediados del siglo XIV hasta mediados del siglo XV”, *Primer Congreso General de Historia de Navarra. 3. Comunicaciones. Edad Media. Revista Príncipe de Viana*, XLIX, pp. 491-500.
- Irijoa, Iago (2015), *Estudios de la vida urbana guipuzcoana: los valles del Oria y Urumea en la Baja Edad Media* (tesis doctoral dirigida por Ernesto García Fernández).
- Ladero, Miguel Ángel (1973), *La Hacienda Real de Castilla en el siglo XV*. Universidad de La Laguna. Madrid.
- Lapeyre, Henri (1981), *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*. Gráf. Andrés Martín, S. A., Valladolid.
- Orella, José Luis (1983), *Cartulario Real de Enrique IV a la Provincia de Guipúzcoa (1454/1474)*. *EuskoIkaskuntza*, San Sebastián.
- Recalde, Arturo; Orella, José (1988), *Luis Documentación Real a la Provincia de Guipúzcoa. Siglo XV. Tomo I*. *EuskoIkaskuntza*, San Sebastián, nº 88.
- Salas, Luis (2016), “Poder señorial, espacio fiscal y comercio: los diezmos de la mar, las rutas comerciales burgalesas y la casa de Velasco (1469-1559). Ensayo de interpretación de un proceso secular”, *Tiempos Modernos*, 33, 2, pp. 399-418.
- Vitores, Imanol (2017), “Agentes económicos e instituciones públicas en la configuración del mercado de hierro vasco (siglos XIV-XVI): poder, crédito y finanzas”, *En la España Medieval*, 40, pp. 191-247.