

BARCAS Y BARCAJE EN MEDELLÍN (c. 1449 – c. 1511)

RIVERBOATS AND BOAT TOLL IN MEDELLIN (c. 1449 – c. 1511)

JULIÁN CLEMENTE RAMOS
clemente@unex.es

UNIVERSIDAD DE EXTREMADURA¹

RESUMEN

El concejo de Medellín contaba con un puerto fluvial y una/dos barcas para pasar el Guadiana. Algunos propietarios disponían de sus propias barcas, pero sólo para su uso personal. El concejo arrendaba la renta de las barcas a barqueros que gestionaban el negocio. El barcaje subió moderadamente en el periodo estudiado, sin duda condicionado por la subida del precio de las barcas ante la creciente escasez de madera. Las avenidas daban ocasión a frecuentes abusos.

133

PALABRAS CLAVES: barcas, barcaje, comunicaciones

ABSTRACT

Medellín had a river port and one/two boats on the Guadiana. Some owners had their own boats, but only for your personal use. The town council leased the rent of boats to boatmen who managed the business. The boat toll rose moderately during the period studied, certainly conditioned by the rise in the price of boats in a context of increasing scarcity of wood. Avenues gave occasion to frequent abuses.

KEY WORDS: boats, boat fare, communications

¹ Catedrático de Universidad. Facultad de Letras. Departamento de Historia. Universidad de Extremadura. Campus Universitario. Cáceres.

J. Clemente Ramos, “Barcas y barcaje en Medellín (c. 1449 – c. 1511)”, *RIPARIA* 2 (2016), 133-152

1. Introducción

Frente a la imagen tópica del carácter autárquico de la economía medieval, los movimientos de personas y bienes fueron constantes desde la alta Edad Media. Estos movimientos no dejaron de incrementarse desde el periodo plenomedieval en conexión con el desarrollo urbano y comercial². Al comercio internacional, mejor conocido, se unían el intrarregional, el intercomarcal y el local, que movían sin duda un número estimable de personas y bienes. En Castilla, la trashumancia ganadera supuso una importante causa de movilidad adicional. Aunque estemos ante realidades muy distintas de las contemporáneas, las vías de comunicación eran regular e intensamente transitadas.

Las vías de comunicación presentaban el problema recurrente de los ríos. Los puentes eran costosos y sólo en condiciones de gran demanda podía abordarse su construcción. Su ejecución planteaba, además, importantes problemas técnicos. El uso de barcas fue una alternativa más barata pero también más peligrosa³. En el entorno de la comarca medellinense y espacios adyacentes, esta opción fue prácticamente exclusiva⁴. El Guadiana ofrece un curso más practicable que el Tajo o el Almonte, que discurren encajonados y con una mayor pendiente. Sólo bien entrado el siglo XVI se planteará la construcción de un puente en

² M. MCCORMICK, *Orígenes de la economía occidental. Viajeros y comerciantes en la alta Edad Media*, Barcelona, 2001.

³ Un representante de la Mesta defiende la construcción de un puente en Almaraz debido a que “al pasar [el Tajo]... se ahogan e perecen mucha parte del dicho ganado y asimismo mucha gente”, A. CASTRO SANTAMRÍA, “Nuevos datos sobre la construcción del puente de Almaraz (Cáceres)”, *Archivo Español de Arqueología* LXXX/319, 2007, 291.

⁴ AHN (=Archivo Histórico Nacional), Mesta, caja 121, nº 1, f. 1r (barcas de Medellín, Castronovo, Orellana, La Madalena y Ferrera, en el Guadiana, y de Campanario y Esparragosa de Lares, en el Zújar). E. C. DE SANTOS CANALEJO, *La historia medieval de Plasencia y su entorno geo-histórico: la Sierra de Béjar y la Sierra de Gredos*, Cáceres 1986, 83 y 85.

Medellín⁵. Hasta entonces, diferentes barcas y especialmente las establecidas por el concejo en la propia villa se encargarán de transportar personas y bienes. Entre éstos tuvieron una importancia fundamental los ganados trashumantes que regularmente venían en otoño para volver a sus lugares de origen a finales de la primavera.

El uso ineludible de las barcas plantea diversas cuestiones. En nuestro caso, abordaremos los diversos tipos de barcas existentes, su regulación, precio y modalidades de financiación, y las tasas de baraje. El tema nos parece del mayor interés, puesto que solamente con una adecuada comprensión del fenómeno podremos entender adecuadamente dos realidades tan importantes como el comercio o la trashumancia ganadera. Nuestra información se basa en fuentes procesales. El trasiego de personas y bienes, especialmente de otras jurisdicciones, suponía una fuente de conflictividad potencial que dio origen a pleitos con interrogatorios muy ricos. Los abusos y desacuerdos sobre los aranceles originaron demandas de la Mesta en defensa de sus miembros. También las aldeas de la tierra protestarán sobre la financiación de las barcas por los vecinos. La información generada por estos pleitos nos han permitido trazar unas líneas bastantes precisas sobre una temática poco estudiada entre mediados del siglo XV y principios del XVI.

2. Las barcas

2.1. Tipos y regulación

Disponemos de una información limitada pero interesante sobre las barcas y su funcionamiento. El concejo había construido un puerto fluvial en un lugar que no podemos precisar pero que

⁵ Se inserta en un proceso de construcción de puentes que se documenta en zonas próximas como la placentina: A. CASTRO SANTAMARÍA, “Nuevos datos...”, 289-306. D. SÁNCHEZ LORO, *Historias placentinas inéditas*, Cáceres 1982-5, v. II, 456-461, 476 y 483.

estaba “junto con esa dicha villa”⁶. Nada sabemos sobre sus características, si bien podemos intuir su carácter modesto.

El concejo debió disponer de un número variable de barcas a lo largo del periodo estudiado. Juan Vázquez, mesteño y vecino de Sotosalbos, nos informa para la segunda mitad del siglo XV (c. 1439-1489) que había “una barca o dos por propios de la dicha vylla”. Frutos García, vecino de Pelayos, alude a “dos barcas”⁷. Jorge Mejía, procurador de la Mesta, menciona en 1501 “la varca questa en el ryo de Guadiana”. Del mismo modo, en el arancel aprobado por el Consejo Real en 1501 se precisa la obligación de Medellín de tener “la dicha barca en el agua aparejada”⁸. Posiblemente, en este último caso estamos ante una referencia genérica que tiene más que ver con el servicio en sí que con sus características precisas. Estos escasos datos disponibles nos permiten al menos señalar la habitual disponibilidad de dos barcas, si bien es posible que a veces sólo se dispusiera de una. Esto parece más improbable en el último cuarto del siglo XV y primera década del XVI.

En la ordenanza de las barcas se señala que el concejo ponga en el puerto “dos barcas e barco”⁹. Esta normativa quizás supusiera una innovación tanto en lo relativo al número como al tipo de barcas disponibles. El barco aludido seguramente se caracterizaría por sus mayores dimensiones y sería especialmente útil en los momentos de crecidas y avenidas. Es posible que con anterioridad no haya estado disponible. Como veremos luego, en el pleito de 1501 todos los testigos aluden a un valor homogéneo

⁶ A. Ch. Granada, caja 792, nº 1, fol. 1r.; igualmente, AHN, Mesta, caja 121, nº 1, fol. 4v (“cerca de la dicha villa”).

⁷ A. G. Simancas, Consejo Real, Leg. 64, exp. 7/5, fols. 4v y 8r.

⁸ AHN, Mesta, caja 121, nº 1, fol. 4v; A. G. Simancas, R. G. Sello, 1501-septiembre, fol. 13.

⁹ A. Ch. Granada, caja 792, nº 1, fol. 1r.

de las barcas, que siempre aparecen citadas en femenino. Por ello, todo parece indicar que hasta 1508 sólo se disponía de barcas.

Las barcas, y el barco en su caso, debían estar disponibles “desde principio del mes de octubre de cada un año fata en fin del mes de mayo”¹⁰. El estiaje permitía el paso del río sin mayores dificultades. Junto a la barca concejil hubo otras en el periodo estudiado. Juan López Cano nos informa de que en una o dos leguas alrededor de Medellín y dentro de sus términos hay “algunas personas que tyenen varcos” en el Guadiana. Pedro González, también serrano, habla de “muchos [barcos]”. Estas barcas sólo eran teóricamente, lo que no siempre parece que se cumplió, para uso particular. Ambos testigos aluden a barcos, pero no parece claro que este término tenga un significado preciso y marque alguna diferencia con las barcas. Por ello resulta sorprendente la información de Pedro González cuando afirma que “estos varcos... son muy provechosos porque en tiempo de fortunas o avenidas van las gentes mas seguras en ellos que en la dicha varca”. Parece indicar que por su superior tamaño ofrecían mayor seguridad cuando el río ofrecía malas condiciones de navegabilidad¹¹.

3.- Precio y financiación

El coste de las barcas era sufragado, desde un momento que no podemos precisar pero seguramente lejano (“de mucho tiempo a esta parte”), por los vecinos de la villa y tierra. Esto ocasionó una clara oposición vecinal que obligó al concejo de Medellín a realizar unas ordenanzas de las barcas, seguramente a lo largo de 1508, para cambiar el sistema de financiación. Hasta este año, cuando se realiza la confirmación real de la ordenanza, el concejo realizaba cada cuatro o cinco años un repartimiento. Los vecinos, posiblemente exentos del barcaje, pidieron que se

¹⁰ A. G. Simancas, R. G. Sello, 1501-septiembre, fol. 13.

¹¹ AHN, Mesta, caja 121, nº 1, fols. 22v, 23v (Pedro Aretín, vecino de Hoyo, ratifica en líneas generales la información de los dos testigos citados) y 26r.

sufragaran con “la renta que las dichas barcas rentavan”. No conocemos ningún detalle de este proceso, que posiblemente no paso del ámbito local. El concejo finalmente decidió cambiar la normativa. En lo sucesivo, el coste de las barcas correrá a cargo de los propios y rentas del concejo y en particular de la renta del barcaje disponiéndose que los maravedís recaudados “no se gasten en otra cosa”¹². Se da, de este modo, a esta renta un carácter finalista y se elimina una carga para los vecinos.

Disponemos de una información de gran interés sobre el precio de las barcas. Su precio fue un elemento justificativo del incremento del barcaje en la segunda mitad del siglo XV. Estas subidas originaron las protestas de la Mesta. No es extraño por ello que en el pleito que ambas instituciones mantuvieron en 1501, se incorpore una pregunta sobre su coste. Las respuestas presentan una gran homogeneidad y coherencia. Por otro lado, otros indicios, como la razonable subida de la madera, les dan verosimilitud. El carácter más ajustado de las cantidades que presentan los testigos frente al concejo de Medellín también indica el buen conocimiento y la memoria de algunos vecinos.

La información disponible nos permite precisar que en el tercer cuarto del siglo XV el precio de las barcas se ha más que duplicado. El momento en que se ha materializado este incremento no ofrece dudas. Cuatro vecinos lo sitúan con gran aproximación en la década de 1470. Aunque no disponemos de datos sobre el precio de la madera en entornos próximos¹³, hemos precisado el cambio que se produce en Extremadura en relación con el bosque en la segunda mitad del siglo XV. Este

¹² A. Ch. Granada, caja 792, nº 1. También se precisa el sistema de repartimiento para el pago de las barcas en el pleito con la Mesta de 1501, en el que Blas de Mino nos indica como “ha pagado para faser las dichas varcas”: AHN, Mesta, caja 121, nº 1, fol. 27v.

¹³ H. CASADO ALONSO, *Señores, mercaderes y campesinos. La comarca de Burgos a fines de la Edad Media*, Madrid 1987, 296, documenta la constante subida del carbón y la leña en Burgos.

proceso está ya maduro en el último cuarto de siglo, cuando se inicie la proliferación de las ordenanzas de montes¹⁴. Medellín no es ajeno a este proceso. Alguna noticia aislada presenta a la jurisdicción como deficitaria en madera¹⁵.

Informante	Antiguo (mrs.)	Nuevo (mrs.)	Cronología
Concejo de Medellín	7.000 – 8.000	50.000 y más	-
Blas de Mino		30.000 (2 barcas)	
Bartolomé Sánchez, vº Medellín		15.000-20.000	
Juan Rs. de Ribera, vº Medellín		30.000	
Gonzalo de Montalbán, vº Medellín	15.000-16.000	30.000	Desde hace 20 años (c. 1480)
Juan Asyenso, vº Medellín	10.000-12.000	28.000-30.000	
Juan Gs. Sacristán?, vº Miajadas		+ 40.000	
Diego Mindo? Orlano?, vº Medellín			
Pedro Yáñez, vº Medellín		Doble	
Diego Alonso, vº Medellín	2.000-3.000	50.000	Desde hace 20 años (c. 1480)
Gonzalo Maldonado, vº Medellín		20.000, 30.000 y más	Desde hace 30 años (c. 1470)

¹⁴ J. CLEMENTE RAMOS, “La evolución del medio natural en Extremadura (1142-1525)”, J. CLEMENTE RAMOS (ed.), *El medio natural en la España medieval (Actas del I Congreso sobre ecohistoria e historia medieval)*, Cáceres 2001, 23-24.

¹⁵ D. SÁNCHEZ LORO, *Historias placentinas inéditas*, vol. III, 276 (autorización al conde de Medellín para cortar cien carretadas de madera en los pinares de Plasencia).

Cristóbal de Sevilla, vº Medellín		Aprox. 20.000-30.000	Desde hace 25 años (c. 1475)
Luis González, vº Medellín		30.000	
Diego Alfonso, vº Medellín		20.000-30.000	
Fernando de Molina, vº Medellín		20.000-30.000	

Cuadro 1. Precio de las barcas¹⁶.

La información sobre el precio de las barcas antes de 1470-1480, como vemos, es más escasa. Una de las estimaciones no ofrece demasiada verosimilitud. Medellín sitúa el precio inicial en 7-8 mil maravedís y el final, en cincuenta mil o más. Razonablemente debemos pensar que se ha intentado disminuir la primera cantidad y aumentar la segunda. En los otros dos casos, los precios se sitúan en 10-15 mil y 28-30 mil, con un incremento del 200-300 %. Otro testigo simplemente indica que el valor de las barcas se ha duplicado. Casi todos los interrogados sitúan su valor a partir de 1480 entre veinte y treinta mil maravedís. Esta última cantidad es claramente dominante. Posiblemente no sea muy arriesgado afirmar que las barcas costaban como máximo quince mil maravedís hasta 1470-1580 y en torno a los treinta mil después. El incremento podríamos situarlo en un mínimo del 200 %.

4. El barcaje

El barcaje ha sufrido un incremento que, en líneas generales, podemos considerar razonable aunque no incontestado desde el último cuarto del siglo XV, coincidiendo con el

¹⁶ AHN, Mesta, c. 121, nº 1.

“Barcas y barcaje en Medellín (c. 1449 – c. 1511)”

incremento del precio de las barcas¹⁷. Junto a este elemento hay otro posiblemente no menos importante: la aplicación abusiva, o su inaplicación en casos extremos, del arancel. Las actuaciones en ese sentido se van a encontrar con una clara oposición de los usuarios. Esto, sin embargo, no afecta al concejo de Medellín. Los beneficiarios de los abusos e irregularidades son los barqueros que arriendan la renta. Medellín sólo estará interesado en el adecuado funcionamiento del servicio.

Hay lo que podemos denominar un baraje antiguo, vigente a mediados del siglo XV y que se prolongaría al menos durante dos décadas, cuando algunos vecinos de Medellín sitúan el incremento del coste de las barcas. En líneas generales podemos situarlo en la mitad del que podemos denominar nuevo, sobre el que tenemos más información: peón o asno, un maravedí; persona con cabalgadura, dos; cabeza de ganado menor, medio dinero¹⁸. Estas cantidades, como es habitual, se doblaban cuando el río iba crecido.

Juan Vázquez y García Bernaldo, vecinos de Sotosalbos y Lozoya, nos transmiten una información que quizás aluda a un baraje más reducido que se situaba en la mitad del que hemos denominado antiguo. No podemos desestimar que estemos ante un simple error. El primero sostiene que en “los tiempos pasados” se pagaba “a blanca al peon e a maravedi el de cavallo o mula”. No debemos olvidar que Juan Vázquez remonta su memoria a sesenta años atrás, es decir, a la quinta década del siglo XV.

¹⁷ También se documenta una clara subida de los barajes en Orense durante el siglo XV: O. GALLEGOS DOMÍNGUEZ, *As Barcas e os barcos de pasaxe da provincia de Ourense no Antigo Réxime*, Orense 1999, 60.

¹⁸ Jorge Mejía, procurador de la Mesta en 1501, nos precisa este baraje antiguo al pedir que se pague “a maravedi por cada peón o a dos mrs. por la persona que fuese con el ganado e por las bestyas en que fuesen, e a medyo dinero por cada cabeza de ganado menudo” (AHN, Mesta, caja 121, nº 1, f. 1v). En un sentido similar: AHN, Mesta, c. 121, nº 1, 32r y 42v; A. G. Simancas., Consejo Real, leg. 64, exp. 7/5, fols. 5r y 8r.

García Bernaldo ratifica la información pero llamativamente señala que por cada oveja se paga “un dynero” sólo a la entrada o a la salida. Esta es la nueva tarifa que se impone en el último cuarto del siglo XV y el doble de lo que pide el procurador de la Mesta en 1501, supuestamente para restablecer el barcaje antiguo¹⁹. Señalemos, por tanto, la posibilidad de una tarifa anterior a la antigua y más reducida, que podría considerarse normal atendiendo a la devaluación monetaria pero que sólo podemos proponer como hipótesis.

La que hemos denominado tarifa antigua se dobla en la penúltima década del siglo XV. Nuestra información al respecto es clara, dado que disponemos de la tarifa de 1500-1501 (el año fiscal en Medellín comenzaba en San Miguel, 29 de septiembre), anterior a la reclamación de la Mesta (cf. cuadro 2). Ahora, cada persona a pie o asno paga dos maravedís y la persona con caballo, cuatro. Estamos ante un incremento moderado si consideramos la doble dinámica de devaluación monetaria e incremento de los precios, especialmente intensa en la segunda mitad del siglo XV²⁰. Parece razonable vincular la nueva tarifa al coste creciente de las barcas desde 1470-80. La tarifa oficial no es la causa fundamental de las diferencias que se desarrollan desde principios del siglo XVI. Por otro lado, el interés en que los precios nominales se mantengan es un deseo tan fuerte como ilusorio.

El nuevo barcaje se impone en la década de 1480. En una probanza de 1489, Juan Vázquez de Sotosalbos sitúa su instauración “de quatro o cinco o seys años a esta parte”. Algún testigo como Frutos García sólo recuerda la tarifa antigua, sin duda por la reciente implantación de la nueva. El barcaje nuevo

¹⁹ A. G. Simancas, Consejo Real, leg. 64, exp. 7/5, fols. 4v y 5r.

²⁰ A. MACKAY, *Moneda, precios y política en la Castilla del siglo XV*, Granada 2006, 119-139. R. IZQUIERDO BENITO, *Precios y salarios en Toledo durante el siglo XV (1400-1475)*, Toledo 1983, 42-44. C. LUIS LÓPEZ, *La comunidad de villa y tierra de Piedrahita en el transito de la Edad Media a la moderna*, Ávila 1987, 414-417.

está implantado en 1486 y 1487. Andrés de Perales, arrendador de las barcas hacia 1487-8, recuerda su cobro con anterioridad a esta fecha²¹.

Concepto	Río en madre	Río llega a Atarfe	Río llega al Galapagar	Río desaforado
Peón	2	4	6	El concejo dirá “lo que han de llevar”
Caballo	4	8	10	
Bestia mayor	4	8	10	
Bestia menor	2	4	6	
Moros			doblado	

Cuadro 2. Medellín: tarifa de baraje (1500-1501)²².

El baraje ha sido, sin duda, un elemento de conflictividad. La importancia que tenía para los serranos explica el interés de la Mesta en mantener las tarifas. El ganado trashumante era un componente importante de la facturación de los barqueros y los gastos de tránsito pesaban de forma sensible sobre sus propietarios. En la tarifa concejil de 1500-1, pese a todo, no se incorpora la cantidad que debe satisfacer el ganado lanar. Al margen de las tarifas, no puede entenderse el baraje sin la aplicación concreta que realizan los arrendadores, únicos beneficiarios de las posibles irregularidades. Nuestra información sobre el particular es de gran interés. El arancel del baraje no debía gozar de una excesiva publicidad. El mesteno Juan López Cano, vecino de Lozoya, “nunca... vido aransel a los varqueros que tenian las dichas varcas”. Blas de Mino, de forma harto más aclaratoria, señala que “cuando preguntan por el aransel que les

²¹ A. G. Simancas, Consejo Real, leg. 64, exp. 7/5, fols. 4v y 8r; AHN, Mesta, c. 121, n° 1, fols. 23r y 42r-v.

²² AHN, Mesta, caja 121, n° 1, fols. 20v-21r.

responden debaxo de las barcas estan”²³. Todo parece indicar que las tarifas se respetaban en condiciones normales, por lo que la persona que iba sin cabalgadura pagaría dos maravedís hacia 1500. Las respuestas de los testigos permiten confirmar la inaplicación del arancel en situaciones de crecida. En este supuesto, la tarifa en teoría se duplicaba. La realidad era más compleja. No sabemos con qué frecuencia se entraba en un situación de arbitrariedad en la que la cantidad a pagar era decidida libremente por los barqueros y sus empleados. Sólo los mestieños igualados estaban protegidos frente a estas actuaciones. En situaciones de crecidas importantes se documentan barcajes muy variables y bastante elevados que podían acercarse a los diez maravedís para los peones y a veinte para los que iban con cabalgadura. Algunos ejemplos de enero de 1501, cuando se produjo una importante avenida, son ilustrativos. El mesonero Juan Rodríguez señala los abusos que se han realizado el “presente año”, cuando se han cobrado ocho-nueve maravedís al peón y diez-doce a persona con cabalgadura. A Pedro Aretín de Hoyo y a su primo Juan Martín, que iban con cabalgadura, les cobraron en enero de 1501 “veynte maravedis” y a más de una veintena de peones “a çinco e a quatro e a seys maravedis como se yqualava e queria levar”. Pedro de Arévalo, vecino de Seseña, su hermano, un mozo y sus bestias, quizás el mismo día o poco antes o después, pagaron medio real aunque el río sólo iba “crescido medianamente”. Los barqueros les informaron que el día anterior habían llevado más a las personas sin cabalgaduras “porque yva la ribera crescida y hasya olas el ryo e hasya viento”. Francisco de Arévalo, con su bestia y su mozo, y su hermano, vecinos de Navas de Zarzuela, pagaron diez maravedís cada uno aunque el río iba “en madre”. Juan de Seseña nos recuerda como

²³ AHN, Mesta, caja 121, nº 1, fol. 22r.

“Barcas y barcaje en Medellín (c. 1449 – c. 1511)”

estas prácticas también las sufren aquellos mesteños que no se han igualado con los barqueros²⁴.

Mención aparte merece la situación de las minorías étnicas y en especial de los mudéjares, que aparecen específicamente citados en el arancel. Un “moro” de Hornachos que pasó con cinco-seis asnos pagó seis maravedís por cada animal. A sus protestas, el arrendador Luis de Vargas riñó al criado porque “a dose maravedis avian de pagar” y le hizo ir tras él para hacerle pagar la tarifa doble que debía satisfacer²⁵.

Estos abusos, que recuerdan los diversos testigos por la proximidad de los hechos, no debieron ser una práctica excepcional. Al margen de ese año de 1500-1, nos consta que otro arrendador, Bartolomé de Molina, fue entregado al alcalde de la Mesta y estuvo preso por llevar derechos excesivos²⁶. Bartolomé Sánchez, vecino de Medellín, indica como algunos se quejan “a la justicia” de las tarifas que se cobran “e se lo hasen bolver”²⁷.

Aquellos que usaban regularmente las barcas, en particular los mesteños, solían establecer conveniencias o igualas y pagaban una cantidad fija. El resultado era satisfactorio para las partes en términos de ingresos, coste y utilización. Estos acuerdos eran particulares y no estaban generalizados. Juan Monago, vecino de Seseña, que contaba con dos vaqueros y la correspondiente cabaña, se igualó en 1500-1 por doscientos maravedís y “los años pasados ha estado yugalado ansymismo”. Señala como podría

²⁴ AHN, Mesta, c. 121, nº 1, fols. 22v-23r, 25r y 43v. Abusos similares debían producir también en el cercano término de Plasencia: Bib. Públ. Cáceres, manuscr. 35 (Ordenanzas de Plasencia), f. 380r.

²⁵ AHN, Mesta, c. 121, nº 1, fol. 43v.

²⁶ AHN, Mesta, caja 121, nº 1, fols. 30v, 35r y 39r.

²⁷ AHN, Mesta, c. 121, nº 1, fol. 29r. No debemos olvidar que los temporales del oeste y los años lluviosos, con las consiguientes avenidas, fueron frecuentes en la Meseta durante el siglo XV: I. FONT TULLOT, *Historia del clima de España. Cambios climáticos y sus causas*, Madrid 1988, 63-66.

llegar a pasar “hasta veinte veses”. Bartolomé Sánchez, vecino de Medellín, recuerda como Juan de Cáceres e Juan de Seseña, hermanos, también se concertaron “en cierta manera” y “los vido quedar muy concertados e muy amigos”²⁸.

La Mesta va a realizar una reclamación sobre el barcaje de Medellín en 1501. El procurador Jorge Mejía acusa a las barcas de la comarca de cobrar “muchas quantyas de maravedis demas de las que han de aver”. De modo más preciso, y referido en particular al barcaje de Medellín, dicho procurador acusa al concejo de Medellín de haber establecido recientemente una “nueva ynpusyción” que ha supuesto un incremento sensible de las tarifas. La Mesta aspira al restablecimiento de la “costunbre antyguia” (un maravedí por persona o bestia, dos por persona con cabalgadura y medio dinero por cabeza de ganado menudo) y de unos supuestos privilegios de la organización en relación con las barcas desconocidos para nosotros y al parecer para los testigos²⁹.

La línea argumental de la Mesta no tenía un claro fundamento. El barcaje había subido moderadamente en la segunda mitad del siglo XV y la tarifa antigua era insostenible por el coste creciente de las barcas. El Consejo Real, con la información recibida de las partes, estableció una nueva tarifa de barcaje³⁰. Esta tarifa modera algunos conceptos del barcaje establecido por el concejo y vigente hasta el año en curso (1500-1)³¹ pero en ningún caso vuelve a la antigua, definitivamente superada.

²⁸ AHN, Mesta, caja 121, nº 1, fols. 23v y 29r.

²⁹ AHN, Mesta, caja 121, nº 1, fols. 1r y 4v: “cada persona que por la dicha varca pasare un maravedí e de cada persona que fuere cavalgando con la bestya que llevare dos maravedís, y de cada bestya vasa o cargada un maravedí, e de cada cabeza de ganado menudo medio dinero.”

³⁰ A. G. Simancas, R. G. Sello, 1501-septiembre, fol. 13.

³¹ AHN, Mesta, caja 121, nº 1, fols. 21r-v.

Concepto	Barcaje antiguo	1500-1501 Concejo Medellín	1501	1511
Peón	1 mr.	2 mrs.	2 mrs.	2 mrs.
Persona cabalgando	2 mrs.	4 mrs.	3 mrs.	4 mrs Escudero a caballo
Bestia mayor descargada	-	4 mrs.	3 blancas	3 blancas
Bestia mayor cargada	-	4 mrs.	3 mrs.	3 mrs.
Bestia menor descargada	-	2 mrs.	1 mr.	1 mr.
Bestia menor	1 (asno)	2 mrs.	2	2 (asnos)
Cabeza de ganado menor (i/v)	0,5 din.	-	1 din. (100 mrs./millar)	1 din. (100 mrs./millar)
Río crecido	Doble	Doblado ³²	Doble	Doble
Pasar por el agua o en seco y no por la barca	-	-	Pueden hacerlo	-
Vecinos de Medellín y su tierra, con sus ganados	-	-	Exentos	-
Religiosos de las órdenes de San Francisco,	-	-	Exentos	-

³² Se establece cantidades adicionales en función del nivel de la crecida

Santo Domingo, Carmen, Santa Agustina (personas y bestias)				
Moro	Doblado ³³	Doblado	-	-

Cuadro 3. El barcaje en Medellín (c. 1450-1511)³⁴.

El barcaje de 1501, aprobado por los monarcas, mantiene la tarifa para el peón, la bestia menor cargada y seguramente también para el ganado menor. Igualmente, se reduce en un maravedí o más la cantidad que debe pagar la persona con cabalgadura, la bestia mayor cargada y la bestia menor descargada. Los vecinos de la jurisdicción quedan exentos, algo que seguramente ya sucedía con anterioridad. Las tarifas en caso de crecidas quedan limitadas al doble, sin detallarse situaciones precisas que pudieran incrementarlas o multiplicarlas, como efectivamente sucedía hasta entonces³⁵.

Juana I confirmó en 1508 una ordenanza de Medellín sobre las barcas y solicitó que se remitiese al Consejo Real el arancel de barcaje “e ynformación de lo que se llevava de cincuenta años a esta parte en ellas”. Dicho arancel fue remitido por el corregidor en una fecha indeterminada, pero seguramente no mucho después. En 1511, la reina aprobó el nuevo arancel que es prácticamente idéntico al aprobado en 1501, salvo que la persona con cabalgadura pagará ahora cuatro maravedís, como en

³³ “Judío e moro o puta o rufian.”

³⁴ A. Ch. Granada, caja 792, nº 1, a. 1511; AHN, Mesta, caja 121, nº 1, fols. 20v-21r, A. G. Simancas, R. G. Sello, 1501-septiembre, fol. 13.

³⁵ A. G. Simancas, R. G. Sello, 1501-septiembre, fol. 13. El barcaje de Medellín se situaba en un nivel similar o incluso algo inferior al de otros de la tierra de Plasencia: E. C. DE SANTOS CANALEJO, *La historia medieval de Plasencia...*, 587-589.

la tarifa nueva del último cuarto del siglo XV, en vez de los tres anteriores.

No disponemos de información sobre irregularidades posteriores a 1501, pero todo hace pensar que la mayor cercanía del poder real debió limitar los abusos. Es llamativo que en los aranceles de 1501 y 1511 no se aluda a ninguna tarifa especial para las minorías étnicas, que sufren en este aspecto un claro antisemitismo y antimudejarismo no menos fuerte por su carácter latente y no violento. Sin duda, en este caso estamos ante normativas locales de poco o ningún fundamento legal.

Las tarifas de barcaje parecen moderadas. Su evolución se ajusta a la devaluación monetaria y el incremento de los costes y los precios. Su concreta aplicación, sobre todo en situaciones especiales de crecida del Guadiana, no deja sin embargo de plantear problemas y ser una fuente habitual de abusos para beneficio exclusivo de los arrendadores.

149

5. Conclusiones

La problemática de las barcas y el barcaje en Medellín en la segunda mitad del XV y primera década del siglo XVI se presenta con cierta nitidez. Las barcas concejiles, instaladas en el Guadiana y muy cerca de la villa, se utilizan por todas las personas, bienes y ganados que atraviesan la jurisdicción. Otras barcas, o quizás barcos, se reservan para uso privado de sus propietarios. Este sistema está disponible entre principios del otoño y finales de la primavera. En verano, el estiaje permite pasar el río con relativa facilidad. El concejo arrienda la explotación de las barcas. Para su funcionamiento, se ha organizado un puerto fluvial, posiblemente de carácter modesto. En el periodo estudiado, el servicio disponía habitualmente de dos barcas. Se alude en la confirmación real de las ordenanzas de las barcas a un barco, posiblemente de mayor dimensión y más

adecuado en situaciones de crecida o alta concentración de personas, bienes y/o ganado.

La financiación de las barcas se ha realizado mediante repartimientos regulares cada cuatro o cinco años. Posiblemente, este sistema tenía la contraprestación del libre tránsito de los vecinos y sus ganados, que nos consta en la tarifa real establecida en 1501. La oposición vecinal ha sido clara y constante. El concejo se ha visto obligado a financiar las barcas con cargo a la hacienda local y en particular con los rendimientos del barcaje.

Las tarifas de barcaje se duplican entre 1470 y 1480. La nueva tarifa se ha mantenido con pequeños cambios en 1501 y 1511, cuando las fije el Consejo Real a partir de la información recibida. La subida de las tarifas puede considerarse moderada, en un contexto de devaluación monetaria y subida de los precios. A ello se une, de modo particular, el creciente coste de las barcas debido al receso del bosque y la escasez relativa de madera. La evolución de las tarifas de barcaje y de los precios de la madera parece ajustarse a ritmos similares.

Las quejas de la Mesta parecen en parte injustificadas. No hay tarifas abusivas ni su crecimiento es desproporcionado. Sin embargo, los usuarios de las barcas, incluidos los ganaderos serranos, han sufrido con una frecuencia que no podemos precisar importantes abusos. No se deben tanto a las propias tarifas cuanto a su aplicación en situaciones especiales. La nueva tarifa vigente a partir de 1470-1480 estableció una casuística matizada en estos casos pero su interpretación quedó a cargo exclusivamente de los arrendadores y barqueros. La actuación de la justicia mesteña no parece que fuese un elemento disuasorio eficaz. El creciente control real y la simplificación de estas situaciones especiales en las tarifas aprobadas por el Consejo Real en 1501 y 1511 quizás redujesen estos abusos, pero no

disponemos de ninguna información precisa a partir de la última fecha señalada.

Las barcas concejiles de Medellín, fuente de abusos puntuales pero en ningún caso generalizado, se han mantenido hasta la construcción del puente sobre el Guadiana. Esta infraestructura tardará aún algunos decenios en entrar en funcionamiento.

Bibliografía.

- H. CASADO ALONSO, *Señores, mercaderes y campesinos. La comarca de Burgos a fines de la Edad Media*, Madrid 1987.
- A. CASTRO SANTAMARÍA, Nuevos datos sobre la construcción del puente de Almaraz [Cáceres], *Archivo Español de Arqueología* LXXX/319, 2007.
- J. CLEMENTE RAMOS, “La evolución del medio natural en Extremadura (1142-1525)”, en J. CLEMENTE RAMOS (ed.) *El medio natural en la España medieval (Actas del I Congreso sobre ecohistoria e historia medieval)*, Cáceres 2001.
- E. C. DE SANTOS CANALEJO, *La historia medieval de Plasencia y su entorno geo-histórico: la Sierra de Béjar y la Sierra de Gredos*, Cáceres 1986.
- I. FONT TULLOT, *Historia del clima de España. Cambios climáticos y sus causas*, Madrid 1988.
- O. GALLEGU DOMÍNGUEZ, *As Barcas e os barcos de pasaxe da provincia de Ourense no Antigo Régime*, Orense 1999.
- I. IZQUIERDO BENITO, *Precios y salarios en Toledo durante el siglo XV (1400-1475)*, Toledo 1983.
- C. LUIS LÓPEZ, *La comunidad de villa y tierra de Piedrahita en el transito de la Edad Media a la moderna*, Ávila 1987.
- A. MACKAY, *Moneda, precios y política en la Castilla del siglo XV*, Granada 2006.
- M. MCCORMICK, *Orígenes de la economía occidental. Viajeros y comerciantes en la alta Edad Media*, Barcelona, 2001.
- D. SÁNCHEZ LORO, *Historias placentinas inéditas*, Cáceres 1982-5, v. II y v. III.