
Hacienda, Comercio y Contrabando en la frontera de Portugal (Siglos XV-XVIII)

Miguel Ángel Melón Jiménez*

Correspondiendo a la amable invitación que me hace el director de la revista, a través del profesor Arlindo Sena, ofrezco en estas páginas una síntesis del libro¹ que da título a este artículo, al tiempo que aprovecho la ocasión para incorporar algunas reflexiones surgidas tras su publicación y en el intercambio de ideas que inevitablemente se concreta en el contacto con gentes de la frontera y profesionales que desde otras disciplinas la han estudiado. Porque, si algo ha quedado patente desde su aparición en las librerías, en noviembre de 1999, es el extraordinario interés que por los temas fronterizos existe a ambos lados de una Raya que, en otras épocas motivo de discordia, deviene ahora en espacio de aproximación y de fructíferos intercambios en materias que antaño fueron causa de distanciamiento.

Resumir en pocas líneas todos los contenidos del libro y extraer partes literales de él no resulta tarea fácil, y menos si es su autor el encargado de hacerlo. Baste indicar, en principio, que se inscribe en un más amplio marco de referencia, el conocimiento de la frontera de Portugal durante la Edad Moderna, del que constituye un primer avance de resultados. El trabajo se ha montado tras el vaciado de una exhaustiva

documentación original procedente, en su mayor parte, del Archivo General de Simancas, a la que han venido a sumarse múltiples legajos de algunos archivos extremeños de La Raya, de Cáceres, Badajoz y Madrid. Su estructura la conforman cinco grandes capítulos, encaminados a explicar lo que en la frontera y sus territorios inmediatos sucedió con la Hacienda, el comercio y el contrabando desde la época final de la Edad Media hasta las intermediaciones de la crisis del Antiguo Régimen.

Un primer capítulo (*La frontera, los hombres y los documentos*) sirve para delimitar el espacio fronterizo, los hombres que lo habitaban, los recursos que tenían y la documentación que ha permitido recomponer todas sus actividades. El segundo capítulo (*De las imprecisas fronteras medievales a los límites del Imperio*) reúne los primeros intentos de establecer un sistema de vigilancia aduanera, coincidiendo con los inicios de los Estados modernos. Se explican las medidas tomadas en este sentido por los Reyes Católicos, Carlos V y Felipe II, para hacer un repaso a lo que significó la unión de las Coronas de España y Portugal entre 1580 y 1640. El capítulo III (*El sistema aduanero de la Hacienda ilustrada y el tráfico de*

* Universidad de Extremadura

¹ MELÓN JIMÉNEZ, M. A.: *Hacienda, Comercio y Contrabando en la frontera de Portugal (Siglos XV-XVIII)*, Cicon Ediciones. Cáceres, 1999.

mercancías) da cumplida respuesta a lo que sucedía en la frontera con las reformas emprendidas por los Borbones tras su llegada a España. En él se dibuja el sistema aduanero de Extremadura y su evolución a partir de las mencionadas reformas y se ofrece información detallada acerca de los movimientos de mercancías que se produjeron durante todo el siglo.

La vigilancia del espacio fronterizo conforma la materia del cuarto capítulo. Se parte en él de la Visita girada a las aduanas de la frontera de Portugal en 1747 y se describen las reformas que se llevaron a cabo para tratar de terminar con lo que se estaba convirtiendo en un mal endémico e imposible de controlar, el contrabando. Se explican todas las medidas represivas puestas en marcha y las de gracia e indultos que, ante el fracaso de las primeras, hubieron de acometerse. Un último capítulo, de contenido mucho más social, es el titulado *Al lleno de la luna y al margen de la ley. Contrabando y contrabandistas en la frontera de Portugal*. En él se analiza, con técnicas propias de la microhistoria, la situación de la frontera a mediados del siglo XVIII, principios y primer tercio del XIX, y el motín acaecido en Ceclavín en 1755, así como las muchas implicaciones que de él se desprendieron. Desde mi punto de vista, y a sabiendas de que no puedo ser en modo alguno objetivo en mi apreciación, creo que dicho motín, iniciado por contrabandistas y el primero de esta naturaleza estudiado en España, está llamado a convertirse en una de las páginas más notables de la historia de Extremadura. Cierra el libro la parte dedicada a conclusiones, más los apéndices y mapas, la relación de archivos utilizados y documentos manejados, la bibliografía y varias láminas de época relativas a los lugares en que tuvieron lugar

algunos de los acontecimientos que se narran y a los personajes que en ellos intervinieron.

1. La frontera de Extremadura y Portugal en la Edad Media

La frontera fue, en opinión de algunos historiadores, junto con la Mesta y la división jurisdiccional, elemento clave en la configuración del espacio regional extremeño y –añadiría– español. Por esta razón, los enfrentamientos que se produjeron entre Castilla y Portugal – desde las guerras de finales de la Edad Media, a la Guerra de Restauración de mediados del XVII, la de Sucesión, las de finales del siglo XVIII, o el episodio de la denominada Guerra de las Naranjas– hallaron aquí su principal teatro de operaciones, pese a ventilarse en ellos enjundiosos conflictos dinásticos y trasuntos sucesorios que afectaban al orden político europeo.

El concepto de frontera puede adquirir una doble acepción y si, por un lado, “se refiere a una demarcación geopolítica precisa, marcada por hitos que los estados-naciones crearon, imponen y mantienen como límites geográfico-jurídicos, que enmarcan nítidamente un territorio, sobre el cual ejercen el control efectivo de su soberanía nacional”; por otro, esa idea de frontera “se refiere a toda una zona que se extiende difusa e irregularmente por ambos lados de La Raya”². Esta segunda consideración de la frontera, no como línea, sino como área zonal, sin duda, permite un mayor margen de maniobra a la hora de explicar la articulación del comercio con Portugal y la tupida y compleja red de intercambios que cuaja en torno a ella. Dicha división, por mucho que precise el fin de la soberanía de un Estado y el comienzo de la de otro, puede ser cualquier cosa menos un espacio que

² URIARTE, L. M.: *La Codosera. Cultura de Fronteras y Fronteras culturales en La Raya luso-extremeña*, Mérida, 1994, pp. 43-44.

separa y una frontera impermeable, al menos en periodos de relativa estabilidad, pues otro asunto bien distinto era cuando se iniciaban las hostilidades.

En la acepción actual del término, la frontera surgió en los inicios de los Estados modernos y fue producto más de un proceso histórico que de las determinaciones introducidas por unos condicionamientos geofísicos, si bien es verdad que éstos ayudaron a veces. La primera delimitación que, en términos más o menos precisos, se conoce de la frontera entre Castilla y Portugal queda fijada en el Tratado de Badajoz de 1267, por el que Alfonso III de Portugal entrega a Castilla las tierras situadas en la margen izquierda del Guadiana, Elvas se deja a Portugal y la línea divisoria se traza entre los ríos Guadiana y Caya; los castellanos, a cambio, conservan un amplio espacio a la izquierda del Caya, que abarca los lugares de Ouguela, Campo Maior y el heredamiento entre Badajoz y Arronches.

En 1297, el Tratado de Alcañices delimita la línea divisoria entre ambos reinos, a la espera de una mejor definición, como la que proporcionan las aduanas del siglo XVI. Firmado entre Fernando IV de Castilla y don Dinis el 12 de septiembre del citado año, incorpora a Portugal la ribera oriental del río Coa y sus localidades más importantes (Sabugal, Alfaiates, Castelo Rodrigo, Vilar Maior, Almeida); más al Sur recoge el compromiso del rey castellano de ceder al portugués Olivenza, Campo Mayor y San Felices de los Gallegos, el lugar de Ouguela, junto a Campo Mayor, "salvo el señorío, y los derechos, y las heredades, y las iglesias deste lugar de Uguela, que las haya el obispo y la iglesia de Badajoz"; a cambio, don Dinis renunciaba a sus derechos sobre Valencia de

Alcántara, Herrera y Sparregal, "que agora tiene la orden de Alcántara a su mano", y Ayamonte³. En lo que atañe a la actual provincia de Cáceres, las fronteras entre ambos reinos, cuya delimitación quedaba bastante diluida en 1267, se marcan a partir del curso de los ríos Eljas, Tajo y Sever. Más tarde, los monarcas portugueses reforzaron la línea divisoria construyendo fortalezas en los lugares estratégicos desde las que controlar el territorio y percibir los derechos que reportaba el tráfico de mercancías, lo cual fue particularmente visible en esos dos grandes corredores naturales que discurren, uno, entre el Sur del Duero y el Tajo, y el otro, entre Elvas y Badajoz.

La situación de la frontera interesaba tanto a los nobles encargados de llevar a cabo la repoblación de estos territorios como a la Iglesia, sin que faltara un elevado contingente de personas anónimas y siempre dispuestas a acudir en defensa de los intereses de sus vecinos en caso de agresión. Con documentación extraída del Archivo da Torre do Tombo, relativa a los conflictos hispano portugueses que se sucedieron en el siglo XIII, J.L. Martín Martín llega a la conclusión de que los "castellanos del medievo parecen menos interesados por esa frontera que los portugueses"⁴; circunstancia que explica desde la posición de superioridad de Castilla, primera interesada en la indefinición de una línea en la que podían aumentar sus términos o rentas. La mayor parte de estos conflictos estaban originados por el disfrute de los aprovechamientos agropecuarios en términos cuyo control escapaba a los principales enclaves de una y otra parte de La Raya, y se agravaban con ocasión de las crisis demográficas medievales, como la motivada por la epidemia de Peste Negra, que llevó a

³ BENAVIDES, A.: *Memorias de Don Fernando IV de Castilla*. Madrid, 1860, t. II, pp. 141-142.

⁴ MARTÍN MARTÍN, J.L.: "Conflictos luso-castellanos por la raya", *IV Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*. Porto-Braga, 1997, ejemplar mecanografiado.

vecinos de esta parte a ocupar tierras anteriormente cultivadas por los portugueses.

Estas primeras concreciones del espacio fronterizo plantean una cuestión de suma importancia para el caso, ya que "los grandes tratados resuelven el problema de adscripción de un lugar, pero no el de sus términos"⁵, lo que desembocaba en continuos litigios para dilucidar la pertenencia de unos u otros a las localidades castellanas o portuguesas. A finales de la Edad Media se tienen noticias de enfrentamientos por este motivo entre Valverde, Eljas y los lugares del Coa; Valencia de Alcántara y Marvão; Alburquerque con Oguela y Campo Major; Badajoz contra Arroches y Elvas; y, finalmente, Villanueva del Fresno y Valencia del Mombuey contra Mourão y Moura. Por parte castellana se trata, en su mayoría, de lugares pertenecientes a señoríos de Órdenes Militares (Alcántara, en el Norte), o laicos (Feria y Portocarrero, en el Sur), en los cuales se discute la pertenencia de pastos y terrazgos, el uso de las aguas y los límites de los términos, y donde no siempre se exponen con claridad las legitimidades aducidas por unos u otros para justificar sus reclamaciones, excepto los siempre discutidos, pero todavía respetados, derechos que dimanaban de los usos y costumbres que recordaban los más ancianos de los lugares enfrentados en abierta disputa.

Las características con las que se presenta la frontera desde la Edad Media son susceptibles, en su mayoría, de generalizarse para la Edad Moderna, con independencia de las precisiones introducidas en sus límites por el Estado absoluto. En principio, "se trataba desde luego de una *franja*, más que de una línea, en muchos casos mal definida,

sobre todo cuando no coincidía con accidentes geográficos"; en segundo lugar, y como consecuencia de ello, la frontera fue durante la época medieval "*un espacio discutido*", condición que no perdió durante el período moderno. Dicha franja se controlaba mediante un *sistema de fortalezas* establecido al respecto, cuyo papel de plazas fuertes y avanzada hacia el país vecino se mantuvo y acentuó en siglos posteriores. La vigilancia de la frontera se reforzará además mediante el establecimiento de guardas en los puertos, con el objeto de vigilar la saca de productos vedados. José Luis Martín va más allá en sus conclusiones y ve en esta medida una intencionalidad política, como era la de "poner bajo control real una zona sometida con frecuencia a la arbitrariedad de los nobles, y poder plantear así una política uniforme de fronteras", a fin de evitar que siempre fuera éste un espacio donde se ventilaran intereses encontrados que nada tenían que ver con los propios y específicos de las localidades rayanas. Con el surgimiento del Estado moderno cesarían dichas rivalidades, al menos en esa dirección, convirtiéndose las aduanas en los hitos de referencia. Y era, finalmente, un *espacio fraccionado* por la diversidad de intereses que se dirimían en sus inmediateces, lo que provocaba la falta de comportamientos homogéneos durante ambas etapas de la historia⁶.

De los 1.234 kms. de frontera entre España y Portugal, corresponden a Extremadura los 235 kms. que distan Valverde del Fresno y Oliva de la Frontera, en tanto que puntos septentrional y meridional que definen tan difusa línea. Entre ambas se concentran un total de 41.602 kms², de los cuales 19.945 kms² corresponden a la actual

⁵ RODRÍGUEZ BLANCO, D.: "Las relaciones fronterizas entre Portugal y la Corona de Castilla. El caso de Extremadura", *Actas das II Jornadas luso-espanholas de História Medieval*. Vol. II, Porto, 1987, pp. 135-146; la cita en p. 138.

⁶ MARTÍN MARTÍN, J. L.: "La frontera hispano-portuguesa en la guerra, en la paz y el comercio", *Las relaciones entre Portugal y Castilla en la época de los descubrimientos y la expansión colonial* (ed. de A. Carabias Torres). Salamanca, 1994, pp. 29-51.

provincia de Cáceres y 21.657 kms² a la de Badajoz, conformando todos La Raya cuya delimitación espacial, con variantes según se incorporaran o no determinadas poblaciones a lo largo de la historia, podría recogerse en los términos que en 1873 describía, en *El Correo Militar*, el comentarista del libro de D. José de Castro y López, Coronel del Estado Mayor y miembro de la Comisión de límites entre España y Portugal, *La frontera hispano-portuguesa. Estudio descriptivo y militar*⁷:

La parte, pues, de frontera que a nuestras provincias de Extremadura corresponde, según que baja de Galicia por el Duero y el Coa, empieza en el monte de Jalama, donde se une la sierra de las Mesas con la de Gata, sitio que llaman los del país Peñas Molladas, toca en Valverde del Fresno, sigue las corrientes del Tuerto y Basaviga hasta la confluencia de este último con el Erjas, enfrente de Cilleros, y con éste va a buscar al Tajo, 17 kilómetros por bajo de Alcántara, abandonando al gran río en Casas de Cedillo para incorporarse a su afluente, el Séver, al cual abandona a su vez en Pego de la Negra, cerca de Valencia de Alcántara.

Aquí deja la línea fronteriza de seguir curso de agua. En frente del molino de la Negra sube a la Cordillera de la Pícara, corta el camino de Valencia de Alcántara a Portalegre, y serpenteando entre dicho río Séver y un arroyuelo llamado Abrilongo, cae por fin en este último desde el pico de la Lamparona y el cerro de los Tres términos, donde refiere una conseja popular que se juntaron tres obispos a comer en una misma mesa, teniendo cada uno la silla dentro de su Diócesis. Con el curso del Abrilongo sigue la línea desde el pueblo de la Codosera (ya en la provincia de Badajoz) hasta el pontón de las Barradas, donde vuelve a ser seca hasta el río Caya, habiendo pasado por las cercanías del pico de la Libiana y del cortijo de Molano. El ferro-carril de Badajoz a Lisboa la atraviesa a siete kilómetros de la primera ciudad. Con Caya sigue hasta Guadiana, el cual sólo sirve

de límite 52 kilómetros hasta Cheles, donde la raya lo deja entrarse en Portugal, para seguir ella por Villanueva del Fresno y la Oliva de Jerez, en cuya ribera de Ardila acaba propiamente Extremadura y empieza Andalucía.

II. La frontera de Portugal en los siglos XVI y XVII

Las razones de situar puertos secos o aduanas en la frontera con Portugal, al margen de consideraciones políticas y geoestratégicas, se explican acudiendo a las grandes necesidades de la Hacienda castellana y al hecho de que existieran otras en las fronteras con Navarra, Aragón y Valencia. Los modernistas difieren en cuanto al número de puestos de aduanas con Portugal durante el siglo XVI. Modesto Ulloa da en 1575 la cifra de 46, de las que en Extremadura se encontraban las de Valverde del Fresno, Zarza la Mayor, Alcántara, Valencia de Alcántara, La Codosera, Alburquerque, Badajoz, Valverde de Leganés, Almendral, Villanueva de Barcarrota, Villanueva del Fresno, Valencia del Mombuey e Higuera la Real⁸. H. Lapeyre, en cambio, para el año 1571, eleva el cómputo total a 62, repartidas a lo largo de tres distritos o demarcaciones: Andalucía (20), Castilla (26) y Galicia (16). A través de los puertos secos extremeños fluía el mayor tráfico de mercancías, hasta el punto de rebasar Badajoz, Valverde de Leganés, Alburquerque, Valencia de Alcántara, Alcántara y Valverde del Fresno el millón de maravedís en cuanto a los derechos percibidos por la Hacienda⁹.

Los aranceles más antiguos fueron promulgados por Enrique III, reformados por Juan II en 1431, ratificados en 1492 por los Reyes Católicos y estuvieron vigentes hasta

⁷ Madrid, Imprenta y litografía del Depósito de la Guerra, 1873. Recogido por V. BARRANTES en su *Aparato bibliográfico para la Historia de Extremadura*, 3 tomos (edic. facsimil). Badajoz, 1999, t. II, p. 99.

⁸ ULLOA, M.: *La Hacienda real de Castilla en el reinado de Felipe II*. Madrid, 1986, p. 255.

⁹ LAPEYRE, H.: *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*. Valladolid, 1981, pp. 54-57.

el reinado de Carlos V. Constituían una tasa genérica que se cobraba a la entrada y a la salida del reino en los puestos establecidos para ello. Recibía el calificativo de *mercancía descaminada* aquella que no seguía los itinerarios reales ni atravesaba los puertos secos y pagaba dichos aranceles, por lo que el concepto de *descaminos* se aplicaba a los productos que circulaban fuera de las vías señaladas para su tránsito, lo cual no los identificaba siempre —y necesariamente— con el contrabando, aunque lo habitual es que así fuera. El incumplimiento de las obligaciones aduaneras conllevaba una sanción y la pérdida de la mercancía, lo que se hacía extensible a las que se apresaran a menos de veinte leguas de la frontera sin el denominado *albalá de guía*.

Testimonios sobre el contrabando se conocen desde la Edad Media, si bien con matices diferentes según el sentido en que se produjera, pues no había punto de comparación entre la liberalidad aduanera castellana y las extremadas exigencias fiscales a que eran sometidos los mercaderes castellanos en Portugal. Esto provocaba que la dirección del contrabando, al menos por los testimonios que se conservan en el Registro General del Sello, en Simancas, casi siempre se dirigiera hacia el país vecino, al que los monarcas castellanos nunca consideraron una amenaza potencial para sus políticas mercantiles. Las noticias sobre contrabando vuelven a aparecer en el siglo XVI, cuando en 1563-64, al arrendársele el cobro de los aranceles de los puertos secos con Portugal, Rodrigo de Valcárcel solicitó se le rebajara en un tanto el precio de remate, alegando para ello que “era grande el contrabando en esa frontera, y que dinero, cereales, lanas

corambre y otras mercaderías pasaban sin registrarse ni pagar derechos”¹⁰.

Durante el siglo XVI el comercio con Portugal no fue objeto de ninguna clase de tasación por parte del fisco castellano hasta el año 1559 en que se encargó al licenciado Hernando de Villafañá y a Luis de Polanco la organización aduanera con el vecino reino. A ellos corresponde el establecimiento de los puertos secos de la frontera con Portugal y la elaboración de la “única tarifa conocida de esta frontera”¹¹, cuya entrada en vigor se produjo en enero de ese mismo año. Se cobraría el 10% del valor de las mercancías y, allí donde se pagaran portazgos señoriales, el rey percibiría la diferencia entre el importe del portazgo y el del derecho, a razón del 10% acordado. Para los puertos de Portugal regirían las Ordenanzas de 1449, es decir, las mismas que lo hacían para los restantes puertos secos. Los aranceles de 1559 demuestran que los impuestos no fueron iguales para todas las aduanas¹².

Al no ser uniformes los aranceles que Villafañá y Polanco fijaron a mediados de siglo, en vista de la multitud de dudas que surgieron en su aplicación y fueron remitidas al Consejo de Hacienda, y con motivo de las diferentes cuestiones que suscitó la unión con Portugal, se fijó en 1597 un nuevo arancel, cuyas tasas se mantendrían sin apenas variaciones hasta la separación de las dos coronas. Su finalidad era arreglar los derechos que se cobraban de las mercancías que pasaban por los puertos, tanto de Portugal a Castilla, como de Castilla a Portugal, en consideración a “que de lo que está vajo es en perjuicio de la Hacienda y de lo que está alto en daño de los mercaderes y pasajeros”¹³. En él se aprecia ya la rica

¹⁰ ULLOA, M.: *Op. cit.*, p. 257.

¹¹ LAPEYRE, H.: *Op. cit.*, p. 54.

¹² ULLOA, M.: *Op. cit.*, pp. 253-254.

¹³ AHP de Madrid, nº 1.814.

variedad de mercancías que atravesaba la frontera a finales del Quinientos y las mejoras que, poco a poco, se iban consiguiendo en el sistema aduanero.

La vigilancia de la frontera corría a cargo de dos organismos diferentes, tal y como sucederá después durante todo el período moderno. El cuerpo de funcionarios de la Hacienda contaba con un *Administrador General* de la Renta de los Puertos Secos de Castilla con Portugal; bajo sus órdenes operaban los *alcaldes de sacas*, cuyas funciones y demarcaciones vienen a coincidir prácticamente con las que ya existían a finales de la Edad Media; al frente de las *casas de aduanas o tablas* establecidas en los puertos secos figuraba un gobernador, del que dependían un encargado de cobrar los diezmos que pagaban las mercancías (*dezmero*), un *fiel de aduanas* y un *escribano de sacas*. Del cuerpo de vigilancia formaban parte los *guardas mayores de sacas* que mandaban las patrullas volantes de *guardas de a caballo* y *guardas de a pie* que recorrían la frontera y cuyo mando se disputaban de continuo las autoridades hacendísticas y las militares. Ni unas ni otras tenían, sin embargo, competencias para juzgar los posibles delitos cometidos en la frontera, tarea que se reservaba a los justicias de los lugares en que se establecían las aduanas. Con relación a los salarios de los integrantes de los cuerpos de administración y vigilancia de aduanas, nos consta que eran escasos los de los primeros y prácticamente inexistentes los de los segundos, a los que se recompensaba con una pequeña porción de los géneros ilegales que apresaban.

Además de los aranceles había otras cuestiones que preocupaban a los funcionarios de aduanas del siglo XVI. Hernán

Ramírez, gobernador de los puertos secos de La Raya de Portugal, redactó una *Memoria* de las carencias que advertía y destacó algunas cuestiones que desde la Contaduría Mayor de Hacienda convendría proveer para corregir los excesos que, por diferentes motivos, se cometían en las aduanas¹⁴. En su escrito sugiere, en principio, la necesidad de moderar y uniformar los valores estipulados por el Arancel de 1559, pero también la conveniencia de arreglar todo el sistema de vigilancia, muy descompensado en cuanto a número y retribuciones de sus miembros según las zonas. Tampoco son suficientes, a su juicio, los salarios que se pagan a los dezmeros y fieles de las aduanas; reclama mayores competencias para los gobernadores de los puertos, incluso en materia de administración de justicia; le parece insuficiente el número de puestos que jalonan la frontera y considera necesario cambiar la ubicación de alguno de ellos. Finalmente, su exposición enumera diversas cuestiones de funcionamiento interno y denuncia los muchos abusos y vejaciones que los encargados de estas rentas cometían con algunos mercaderes y arrieros a su paso por los puertos, así como los litigios suscitados con vecinos de Alcántara, Valencia, Zarza la Mayor y Brozas a quienes se había sorprendido con mercancías descaminadas.

Para evitar el contrabando, sugiere Ramírez la conveniencia de prohibir los arcabuces y las ballestas a todos los arrieros que se dirigieran hacia La Raya, "porque con estas armas se atreven a hazer resistencia a las guardas de los puertos y se han pasado desta manera mucha cantidad de mercaderías syn las dichas guardas podérsele estorbar ny defender". Ignoro la fecha exacta de la segunda mitad del siglo en que redactó

¹⁴ AGS. DC, 46, nº 62: "Relación y memoria de lo que Hernán Ramírez, gobernador de los puertos y aduanas de la Raya de Portugal, dize es nescesario mandar proveer los señores de la Contaduría Mayor de S.M., sobre lo tocante a los dichos puertos y aduanas, para que S.M. sea servido y su hacienda y renta bien beneficiada, y para estorvar molestias y bexaciones".

Hernán Ramírez este documento, pero no cabe la menor duda de que los problemas sobre los que en su escrito llamaba la atención se parecen mucho a los que dos siglos más tarde no tendría más remedio que hacer frente la administración borbónica.

La invasión de Portugal por el Duque de Alba en 1580 y la jura de Felipe II como rey del vecino país y su imperio en las Cortes de Tomar, en 1581, obligaban necesariamente a abordar de modo diferente el problema de la frontera y de los territorios rayanos, de ahí que la supresión de los puertos secos fuese una de las cuestiones destacadas que se incluyeron en las negociaciones. Los más interesados en que así sucediera eran los portugueses, que convirtieron la demanda en un clamor general, sobre todo entre "la jente común... diciendo que les quitarían las aduanas y sâcas para poder pasar a Castilla libremente"¹⁵. Y ésta fue tarea que, por el grado de simpatía despertado, se acometió de inmediato, suprimiéndose por Real Cédula de 29 de julio de 1580 el derecho decimal que venía cobrándose desde mediados de la centuria.

Se pretendía con ello, según constaba en la Patente das Mercês de las Cortes de Tomar, "que en beneficio del pueblo y universal destes Reynos, y porque se aumente el comercio y buena correspondencia con los de Castilla, tendrá Su Majestad por bien de mandar abrir los puertos secos de ambas partes para que la mercadería pase libremente como se acostumbrava antes que se impusiesen los derechos que agora se llevan"¹⁶; al mismo tiempo, se procuraría eliminar cualquier clase de traba que impi-

diera la entrada de pan de Castilla, necesidad perentoria en el contexto de recesión económica en que se hallaba sumido Portugal durante la segunda mitad del siglo XVI. Duró, sin embargo, poco la alegría que supuso la concesión de esta merced y, a finales de 1592, se restableció el pago de los aranceles que debían cobrarse por las mercancías que atravesaban los puertos secos de Portugal, lo cual provocó un desasosiego generalizado y revueltas, particularmente significativas en Porto¹⁷.

La decisión de cerrar las fronteras parece responder a las presiones ejercidas por los sectores que monopolizaban el comercio exterior castellano con América, que veían en enclaves como Porto una seria amenaza para sus intereses. La medida sería ásperamente criticada por las Cortes reunidas en Lisboa, en 1619, que recordaron a Felipe III su "obrigação de mandar abrir os portos secos de ambas as partes", al tiempo que le advertían que del restablecimiento de las aduanas derivaba "nao haver tanta uniao entre os vasalos de vossa Magestade como era justo"¹⁸. La solución llegaba tarde y, de haberse puesto en práctica, no parece hubiera contribuido a incrementar el tráfico de mercancías en esta parte de los territorios de la Monarquía Hispánica, dadas las especiales circunstancias críticas que comenzaron a manifestarse en ambos reinos desde las décadas finales del siglo XVI y que culminaron en el enfrentamiento bélico.

La Guerra de Restauración interrumpirá la secuencia legisladora sobre el tráfico de mercancías iniciada a fines de la Edad Media, que ya no se recuperará hasta los años

¹⁵ AGS, *Guerra Antigua*, 89, fol. 327.

¹⁶ BOUZA ÁLVAREZ, F. J.: *Portugal en la monarquía hispánica (1580-1640): Felipe II, las Cortes de Tomar y la génesis del Portugal católico*, Tesis Doctoral, Madrid, 1986, p. 655 y nota 149.

¹⁷ Un avance de estas revueltas se encuentra en A. de OLIVEIRA: "Felipe II e a "Revolta dos Portos Secos" 1591-1593", L. Ribot y E. Belenguer: *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI. Tomo V. El área atlántica. Portugal y Flandes*. Lisboa, 1998, pp. 101-122.

¹⁸ BOUZA ÁLVAREZ, F. J.: *Op. cit.*, p. 655 y notas 152 y 153.

postreros del reinado de Carlos II. Durante ellos se tratan de restañar algunas de las heridas producidas por la guerra y de reorganizar el comercio en los territorios rayanos, tarea a la que se habían adelantado sus moradores. Apenas emprendido tan encomiable empeño, la Guerra de Sucesión vuelve a colocar en el centro de las hostilidades a los supervivientes de 1640-1668 y a sus descendientes. La frontera se convierte a partir de entonces, como había sucedido a finales del XV y a mediados del XVII, en territorio inseguro, de rapiña en una y otra dirección, de abandono de poblaciones, en unos casos, y de saqueos, en otros; cuestiones todas ellas conocidas y que únicamente me limitaré a mencionar, por cuanto distorsionan la actividad normal de este espacio y en poco contribuyen a perfilar el marco de relaciones comerciales que se pretende estudiar.

III. La frontera en la época de los Borbones

Por los Reales Decretos de 31 de agosto y 21 de diciembre de 1717 se aprobó el traslado de los puestos aduaneros hacia los puertos de mar y las fronteras de Francia y Portugal con el fin de dejar "libre el comercio en todas partes de lo interior del reino de los géneros y frutos, después de introducidos y pagados los derechos"¹⁹. Hasta que se acomete la reorganización del sistema de aduanas, la frontera con Portugal se articulaba básicamente en torno a los partidos de Galicia, Zamora, Ciudad Rodrigo, Extremadura y Sevilla. Cada puesto de aduana dependía, en última instancia, de la *Dirección de Rentas Generales*, a la que se encontraba anexa una *Contaduría General*;

por debajo de ellas existían unas *Administraciones Generales*, bajo las que actuaban unas *Administraciones inferiores* en rango y subordinadas a aquéllas. Se distinguía entre el cuerpo de *Aduanas principales* —por las que se podían importar y exportar productos— y el de *Aduanas subalternas*, por las que sólo se podía extraer, pero no importar, que eran vigiladas por la principal y estaban obligadas a informarla de todas sus actividades.

En determinados momentos del siglo XVIII, y a fin de asegurar un mejor control de todas las rutas y enclaves del contrabando, se introdujo en las zonas especialmente conflictivas, como era la extremeña, un segundo cordón aduanero formado por las denominadas *Aduanas de afianzo*, que posteriormente será extinguido por Carlos III entre 1780 y 1782²⁰, vista la poca efectividad del mismo y los problemas añadidos que su mantenimiento acarrea. Existían también las denominadas *Aduanas de habilitación* que, como medida excepcional, reservaban la extracción de determinados productos muy apreciados (la seda) a aduanas muy concretas; o que tenían como fin favorecer el desarrollo de alguna industria (la de Zarza la Mayor reunió a mediados de siglo ambos requisitos). Completaban el cuerpo de vigilancia aduanera *las partidas del resguardo*, a pie y a caballo, cuyas clases, calidades y condiciones variaban según las circunstancias locales.

A comienzos de la segunda década, todos los enclaves aduaneros de Extremadura y del Norte de Huelva se organizan en torno a los partidos de Badajoz y de Alcántara, situación que se mantiene hasta la década de los cuarenta. Del primero forman parte un total de 22 aduanas, entre las que

¹⁹ AGS, DGT, Inv^o 24, 648, expte. 21: "Aduanas de puertos marítimos y fronteras de Portugal y Francia. Comisión al Señor Marqués de Campoflorido para que dichas fronteras se establezcan y execute lo que se expresa".

²⁰ Por Real Orden de 4 de noviembre de 1782 los Directores Generales de Rentas amplían a Extremadura la necesidad de extinguir estas aduanas, tal como ya se había hecho en los restantes partidos de la línea fronteriza con Portugal. AHN. OGR, 3.263.

destacan, por el alcance de los valores de sus rentas, las de Badajoz, Alburquerque, Puebla de la Calzada y Almendral. Menos numerosos son los puestos del Partido de Alcántara, con sólo 10 aduanas, pero cuyos valores, excepción hecha de Badajoz, superan los de los núcleos meridionales aludidos. Se cuentan entre aquéllos Zarza la Mayor, San Vicente, Ceclavín y Valencia de Alcántara, los cuales irán adquiriendo cada vez mayor importancia en el tráfico legal de mercancías, hasta llegar a convertirse en motivo de preocupación y foco permanente de conflicto por el creciente contrabando que a su sombra se cobijará, según se desprende de los minuciosos informes remitidos a la Contaduría General de Rentas. Dicha división se mantendrá hasta mediados de la centuria, con la única salvedad de que a partir de finales de los años veinte desaparece el puesto de Coria.

Lo mismo que con otras clases de rentas, el gran proceso de reorganización llevado a cabo en el sistema hacendístico español a mediados de siglo afectó también a este apartado de la administración borbónica y transformó, siquiera por unos años, el aspecto de la frontera, a la espera de acometerse en 1767 el Arreglo del Resguardo de Extremadura, cuestión que, por su especial trascendencia, ocupó un apartado específico del libro. En 1750 se ha roto el esquema bipartito mantenido hasta entonces y se ha reestructurado esta parte de La Raya en torno a siete Partidos: Alcántara, Cáceres y Plasencia en el Norte; Badajoz, Zafra, Jerez y Fregenal, en el Sur, incluyéndose en este último Encinasola y eliminándose los puestos de Aroche y Aracena. En todos ellos se distingue entre los puestos aduaneros propiamente dichos (*aduanas principales o de valores*) y los considerados como de *afianzo*, es decir, los establecidos en lugares desde los que se iniciaba el control y

seguimiento de las mercancías que transitaban en ambas direcciones de la frontera, pero que no eran enclaves situados en ella. Se incluyen como aduanas de afianzo las de Mérida, Almendralejo, Brozas, Membrío, Portezuelo, Cañaveral, Coria, Hernampérez, Montehermoso, Torrejoncillo, Villa del Campo, Aliseda y Garrovillas.

La mayor parte de las aduanas de afianzo se establece en la actual provincia de Cáceres y las causas es probable que haya que buscarlas en dos direcciones: por un lado, el número de puestos fronterizos era considerablemente inferior al existente en los territorios pacenses; por otro, el creciente tráfico de mercancías que se observa a través de las aduanas de Zarza la Mayor, Ceclavín o Alcántara aconsejaba un incremento de la vigilancia. En este sentido, resulta evidente comprobar cómo el espacio rayano se ha ampliado hacia el interior de Extremadura y el peso de la frontera ha basculado hacia las comarcas septentrionales. Por estas fechas, el puesto de aduana principal de Extremadura y Andalucía con respecto a Portugal lo ha cedido Badajoz en favor de Zarza la Mayor, algo explicable teniendo en cuenta que son los años de máxima actividad de la Real Compañía de Comercio y Fábricas de Extremadura instalada en dicha villa, pero cuya preponderancia, una vez desaparecida ésta a comienzos de los cincuenta, se va a mantener hasta la década de los ochenta en que Badajoz retoma su condición de principal enclave fronterizo.

De mediados de la centuria en adelante se abandona en la contabilidad de la Hacienda —que no en la práctica— este sistema de agrupación de las aduanas en partidos, se extinguen algunos puestos creados en el interior para una mejor vigilancia de las mercancías y se incrementa el número de las aduanas de afianzo. La pieza clave para acometer esta reorganización del espacio

aduanero fue el Reglamento de 18 de julio de 1760 y, posteriormente, la Orden de 1 de junio de 1767. Con arreglo a lo dispuesto en la primera de estas disposiciones, mantuvieron su condición de aduanas de valores las de Albuquerque, Alcántara, Alconchel, Badajoz, Barcarrota, Cheles, Cilleros, La Codosera, Encinasola, Herrera, Higuera de Vargas, Puebla de la Calzada, San Vicente, Valencia de Alcántara, Valencia del Mombuey, Valverde de Leganés, Valverde del Fresno, Villanueva del Fresno, Villar del Rey y Zarza la Mayor; a sólo de afianzo quedaron reducidas las de Almendral, Ceclavín, Fregenal, Jerez de los Caballeros, Oliva de la Frontera y Santiago de Carbajo; se crearon como nuevas de afianzo las de Arroyo de la Luz, Moraleja, Navas del Madroño y Perales del Puerto, y la de Coria se mantuvo durante todo el año y no ocasionalmente como había sucedido hasta entonces; finalmente, se extinguían varias que habían sido de afianzo y entre las que se encontraban las de Aliseda, Almendralejo, Brozas, Cañaveral, Garrovillas, Hernampérez, Membrío, Montehermoso, Portezuelo, Torrejuncillo y Villa del Campo. La situación se mantendría en estos términos hasta procederse al Arreglo del Resguardo en 1767, que redujo las aduanas a 26, de las cuales únicamente la de Encinasola cubría todo el territorio fronterizo situado al sur de la provincia de Badajoz.

Con posterioridad a 1767 se lleva a cabo una nueva reorganización aduanera, en virtud de las Reales Ordenes de 4 de noviembre de 1782. Al amparo de tales disposiciones se suprimieron en el Partido de Extremadura las administraciones de Mérida, Moraleja, Cáceres, Zafra, Fregenal y Jerez de los Caballeros; se autorizó el doble comercio a las de Encinasola, Barcarrota, Villanueva del Fresno, Valverde de Leganés, Puebla de la

Calzada, Albuquerque, La Codosera, San Vicente, Valencia de Alcántara, Herrera, Zarza la Mayor, Valverde del Fresno, Alcántara, Almendral y Badajoz, a las que posteriormente, tras el episodio de la Guerra de las Naranjas, se incorporaría la de Olivenza. Como aduanas subalternas quedaron las de Oliva de la Frontera, Valencia del Mombuey, Cheles, Alconchel, Villar del Rey, Santiago de Carbajo, Piedras Albas, Ceclavín, Cilleros e Higuera de Vargas.

Al hilo de la entrada en vigor de la Real Cédula de 15 de julio de 1784, sobre extracción de moneda de oro y plata del reino, el Intendente de Extremadura, Marqués de Uztáriz, remitió a Pedro de Lerena la que posiblemente sea —al menos nada he encontrado en sentido distinto al que aquí se sugiere, salvo las pequeñas matizaciones de la Real Orden de 6 de febrero de 1790— la última “demarcación” de la frontera de Portugal en el siglo XVIII, distinguiendo en ella los enclaves en los que existía aduana y donde operaban mercaderes o trajineros, a los que según dicha Real Cédula se les permitía sacar hasta 600 rs. sin necesidad de la correspondiente guía²¹. Son en total 49 los núcleos que se encuentran comprendidos dentro de las cuatro leguas, de los cuales 23 albergan puestos de aduanas. Se hallan repartidos entre las Subdelegaciones de Badajoz (34 enclaves), Alcántara (12) y Plasencia (3). De todas las localidades, sólo se menciona hubiera mercaderes operando en Fregenal, Jerez de los Caballeros, Badajoz, Albuquerque y Alcántara; en los restantes únicamente figuraban trajinantes empleados en los tratos comerciales.

A partir de estos precedentes se obtiene la conclusión de que el sistema aduanero no es, ni mucho menos, un sistema rígido, inmóvil, sino que se ve sometido a continuas

²¹ AHPC. RAEX, leg. 591, expte. 84.

modificaciones o readaptaciones de lo ya existente con la intención de asegurar un mejor control del espacio fronterizo. Las sucesivas reformas llevadas a cabo fueron, en parte, consecuencia de la política reformista de la Hacienda desplegada por la dinastía borbónica, pero también fueron el resultado inmediato de los reajustes y las variaciones que se estaban produciendo en la propia frontera, en tanto que realidad cada vez más dinámica y vertebradora de un número creciente de flujos comerciales que tenían como destino no sólo Portugal, sino algunos países europeos y los territorios de ultramar. A la basculación de la actividad comercial hacia unos u otros territorios, con las consiguientes modificaciones que conllevaba la reestructuración de las redes comerciales que operaban en ellos, había que responder con continuos reajustes que permitieran una vigilancia racional y efectiva de lo que allí sucedía.

Y nada mejor para captar esa movilidad y versatilidad que los datos plasmados en los Estados Generales remitidos a la Dirección General de Rentas por los administradores de las aduanas de Extremadura, los cuales confirman las sospechas y evidencias que más arriba se han expuesto. Mediante ellos se comprueba el tránsito legal de mercancías que se producía por las diferentes aduanas extremeñas, al tiempo que plasman los valores de la Renta de contrabando que, con ser importantes a lo largo de toda la centuria, superan sus propias estadísticas a partir de la década de los sesenta y motivan la alarma entre los funcionarios de la Hacienda. A parecidas conclusiones se llega con los datos suministrados, en 1769, por Fernando Costas Castillo, en su *Informe sobre el estado del comercio de España con Portugal. Medios de mejorarle. Con algunas ydeas sobre*

labranza, crianza, y comercio en general. Según sus cálculos, cada año se sacaban hacia Portugal 3.000 cabezas de ganado vacuno que, a razón de 400 rs., importaban 1.200.000 rs.; 5.000 cerdos de vida que, a 150 rs., valían 750.000 rs.; 400 caballos, a 25 doblones, sumaban 600.000 rs.; 30.000 fanegas de granos, a 30 rs., 900.000 rs. y 20.000 libras de seda en rama, a razón de 30 rs., 600.000 rs. Importaba todo la suma de 4.050.000 rs. Si esta situación se evitara, quedarían compensadas todas las introducciones de productos ilícitos que llegaban a España procedentes de Portugal. Pero quizá la parte más importante de su *Informe* sean sus certeros análisis y la relación de productos que transitaban por la frontera y de los que se ofrece una relación detallada en las páginas del libro.

IV. La vigilancia del espacio fronterizo

Entre los meses de junio y julio de 1747 visitó la frontera de Andalucía y Extremadura con Portugal Esteban Pérez Delgado, funcionario de la Dirección General de Rentas. El primer *Informe* que remite de la situación en que se encontraba aquélla a los Administradores Generales de Rentas en Madrid lleva fecha del 16 de junio y en él da cuenta de las prácticas fraudulentas que en tierras andaluzas y en las aduanas del sur de Badajoz se llevaban a cabo con el tráfico del aceite²². Para corregir este estado de cosas se nombra a José Joaquín García, Administrador General de Aduanas y Tabacos de la Provincia de Extremadura; difícilmente, pues, habían de corregirse los abusos si, a quien se había encomendado tal misión, ya conocía todos los entresijos del oficio —en calidad de antiguo arrendador de rentas— y no parece tuviera una especial preocupación por erradicarlos. Habría que esperar aún varios años

²² AGS. DGR. 2ª r, 508. "Expediente de la visita hecha a las aduanas de los partidos de Sevilla, Badajoz y Málaga (1745-1748)".

para que se intentaran cortar los desmanes de una administración viciada por unas prácticas que venían de siglos y que, por su arraigo, difícilmente conseguirían extirparse. A tal fin se encaminará la arriesgada reforma del Resguardo de Extremadura acometida a finales de los años sesenta.

Por Orden de 1 de junio de 1767, obra de Miguel de Múzquiz, se procedió a la reestructuración de las Rentas Generales de Extremadura y se modificó su sistema de administración, cometido que recayó en Bernardo de Ricarte, Administrador General de la Renta de Tabaco del Reino y Ministro de la Junta de Hacienda²³. Ricarte cumplió pronto el encargo, pues en septiembre de ese año ya estaban acomodados los sueldos de los funcionarios a las nuevas directrices, reestructurada la Administración de Rentas de Extremadura y arreglado el resguardo que vigilaba la frontera con Portugal. En torno a la de Badajoz, como Aduana principal de la provincia, se articuló el nuevo sistema, cuyos principales responsables eran un *Administrador General de Rentas de Extremadura* que era, a su vez, Tesorero y Administrador de la Renta de lanas; un Contador, un Cajero, un Abogado del Juzgado de Rentas en Badajoz, acompañado de un Procurador y un Escribano.

Una vez fijados los puestos y dependencias de la Aduana de Badajoz, se reestructura todo el sistema aduanero de Extremadura con Portugal, distinguiéndose, como ya se venía haciendo, entre las denominadas *aduanas de valores* (las situadas en la misma frontera) y las *aduanas de afianzo*, cuya tarea era reforzar la vigilancia de los tráficos que no consiguieran detectar las primeras. Al frente

de cada una de ellas se situó a un *Administrador* y un *Oficial de libros e interventor*. Concluida la reestructuración de las aduanas y de los funcionarios que de ellas se ocupaban, se acomete la reforma del cuerpo de vigilancia policial y militar que formaba parte del *Resguardo de Extremadura*, al que se dota de 478 empleados, repartidos del siguiente modo: 1 comandante; 2 tenientes; 2 escribanos; 9 ministros de comandancia montados; 1 ministro de a pie; 14 jefes de partidas; 18 subtenientes; 23 escribanos de partidas; 149 ministros montados; 4 cabos de a pie; 123 ministros de a pie; 19 visitantes de cascos; 18 subtenientes de cascos; 2 escribanos de cascos; 9 fieles de registros; 76 ministros de cascos, de a 5 rs., y 8 ministros de cascos, de a 6 rs²⁴. La evidencia que se desprende de la reforma apunta hacia el refuerzo de la vigilancia en el interior de Extremadura, que se convierte así, en su casi totalidad, en territorio fronterizo cuyo cerco se va estrechando sobre las mercancías a medida que avanzaban hacia las demarcaciones rayanas o desde que salían de ellas. Ahora bien, con lo que no contaba el bienintencionado proyecto de Bernardo de Ricarte era con el imponderable de que las gentes que ocuparon estos cometidos procedían a veces de los mismos lugares de los contrabandistas o tenían familiares y conocidos entre ellos.

Además de reorganizar el sistema de aduanas de la Provincia de Extremadura con Portugal y sus agregados de la de Andalucía, y reforzar el control de la frontera con los resguardos, en 1767 se fijaron las "*Reglas que se deberán observar imbiolablemente por los Administradores de las Aduanas*

²³ AGS. DGR, 2ª r, 495: "Expedientes de razones de géneros de dueños no conocidos existentes en las aduanas y arreglo del Resguardo de Extremadura".

²⁴ AGS. DGR, 2ª r, 495: "Estado que manifiesta el número de dependientes de Resguardo de Rentas Reales de esta Provincia, con distinción de la clase de empleos que se crearon por los Reglamentos que formó en ella el Señor Don Bernardo de Ricarte, en fecha 29 de septiembre de 1767".

*referidas en este reglamento*²⁵. Constituyen un conjunto de normas encaminadas a completar la vigilancia de la frontera y a evitar las prácticas fraudulentas que en ella se producían. Quedaba, pues, definido con mucha mayor precisión el espacio limítrofe con el vecino reino y asegurada una más estrecha vigilancia. Sin embargo, era tan crecido el número de movimientos en una y otra dirección y diverso el flujo de mercancías que, bien por lo legal o de manera fraudulenta, atravesaban La Raya que los encargados de la Hacienda, a medida que se aproxime el final de la centuria, se inclinarán cada vez más por una política de mayor firmeza que dejará en un segundo plano los aspectos administrativos para centrarse en los policiales.

Pero las cosas no debían ir por los derroteros presupuestados, a juzgar por lo que sucedió después. En la reunión que los Administradores Generales de Rentas de los diferentes partidos de la Provincia de Extremadura celebraron en Badajoz, el día 22 de mayo de 1780, llegaron a varias conclusiones sobre la situación de las rentas y lo ineficaz que se había mostrado el resguardo establecido siguiendo las normas dictadas por Bernardo de Ricarte. De su Reglamento criticaban, al margen de otras consideraciones, que no hubiera situado las competencias de los funcionarios de la Hacienda por encima de las atribuciones de los militares que comandaban unas partidas cuyo principal empeño era promover recursos y querellas entre sus integrantes.

En su análisis expresan el convencimiento de que, aparte de la mencionada, existen otras causas que han contribuido a convertir en problema lo que se había concebido como solución, comenzando por el dilatado número

de jefes “en quienes está compartido el mando del resguardo, considerándose cada uno absoluto y sin reconocer superior en sus respectivos Departamentos”, lo que había provocado el surgimiento de una especie de reinos de taifas cuya coordinación resultaba imposible y de la que únicamente se beneficiaban los defraudadores. Dichas partidas, por su escasa actividad, se entregaban a menudo a toda clase de vicios y atropellos, lo que, unido a “la estancia continua en los pueblos, sin ocupación, los conduce a la desunión y a la discordia, y a que se enciendan en quejas y recursos”. Consideraban asimismo causa de estos males los inmoderados abusos que se cometían en los registros a los portugueses, habiéndose llegado al extremo, en Badajoz y otras plazas fronterizas, de descubrirles “hasta las partes más interiores de sus cuerpos, sin diferenciar en estos años a las personas de viso y circunstancias, de las de inferior clase”, incomodándoles de tal forma que les había disuadido de las abundantes compras de tabaco en polvo a las que antes eran tan aficionados. Todo este sombrío panorama se inscribía en unos tiempos de crisis agrarias que retraían a todo el mundo del consumo de estos productos e impulsaban a muchos individuos al contrabando por no encontrar quien “los acoja y emplee en sus útiles ministerios para subsistir y auxiliar a sus infelices familias²⁶. La segunda parte del Informe se dedica a exponer brevemente los medios que estimaban necesarios para contener tan visibles daños.

Quedan muchas dudas sobre la eficacia de estas medidas, que no debió ser excesiva, a juzgar por la prolífica legislación destinada a combatir el contrabando que se promulgó

²⁵ AGS. DGR. 2º r, 495.

²⁶ AGS. SSH, 2.235.

en las décadas finales de la centuria y por la creciente militarización a que se vio sometida la frontera. Pruebas evidentes, en uno y otro caso, de que las cosas no discurrían por los cauces que los Administradores Generales de Badajoz, Cáceres, Trujillo y Plasencia habían querido encauzarlas y de que no encontraron entre los mismos a quienes se dirigía una calurosa cogida.

Todos los datos que conocemos apuntan a que a finales del siglo XVIII, por razones que tenían mucho que ver con el temor desencadenado como consecuencia de algunos sucesos acaecidos a mediados de siglo, con las frecuentes levas de soldados que se llevaban a cabo, con las difíciles condiciones socioeconómicas de Extremadura y con el modo en que las crisis agrarias repercutieron sobre su territorio, pero también con la especial situación del comercio exterior creada con las medidas reformistas de Carlos III, se había llegado a tal exceso en las prácticas del contrabando que las autoridades intentaron erradicarlo, con todos los medios a su alcance y en el marco de una política general de persecución de las actividades delictivas. Producto de su interés es el corpus legislativo específico que, a partir de los años ochenta, se elabora y que en 1801 se encargó de compilar Mariano Domínguez Caballero, Intendente General de la Provincia de Extremadura nombrado por el Príncipe de la Paz. A él se debe la publicación ese mismo año, en Plasencia, de la *Colección de todas las instrucciones generales y particulares, reales órdenes y declaraciones mandadas expedir y observar para la persecución y aprehensión de ladrones, contrabandistas, desertores, vagos y toda clase de malhechores en todo el reyno, comunicadas por la suprema junta de*

*estado y ministerios de gracia y justicia, guerra y hacienda a los Capitanes generales, chancillerías, audiencias, intendentes, juntas principales provinciales de rentas reales, gobernadores, corregidores y justicias ordinarias*²⁷. Pese a la amplitud de la documentación referida, las piezas centrales, sobre las que se articulan otras que las complementan, serían las *Reales Instrucciones* de 29 de junio de 1784, la de 18 de julio de 1791, la de 15 de octubre de 1794 y la *Real Orden* de 26 de octubre de 1794, promulgadas con carácter general algunas, pero dirigidas otras de forma específica a combatir los excesos que se estaban cometiendo en Andalucía y Extremadura.

Ante el fracaso evidente de las medidas coercitivas puestas en marcha, se buscan otras alternativas para, si no cortar de raíz el problema, al menos controlarlo. Se acude entonces, como ya en 1783 se había hecho y con el consabido resultado de la posterior legislación de 1784, a las medidas de gracia y se emprende el camino de la reinserción social para todos aquellos acusados de tráfico ilegal de mercancías que quisieran acogerse a ella. En esta dirección se ha de entender el *Indulto General* del delito de contrabando concedido por *Real Decreto de 12 de enero de 1791*, cuya finalidad primordial era la de "contener los daños que causan al Estado y a mi Real Hazienda las numerosas cuadrillas de contrabandistas y malhechores, que con perjuicio de la seguridad pública vagan, cometiendo toda clase de exesos en las Provinzias del Reino, y singularmente en las de Andalucía y Extremadura"²⁸.

A partir del estallido revolucionario francés, el miedo de la católica monarquía

²⁷ Archivo Municipal de Arroyo de la Luz (AMAL), 26, expte. 23.

²⁸ AMAL, 22, expte. 66. "Real Decreto que el Rey se ha servido comunicarme, conzediendo yndulto general del delito del contrabando, en la forma que se expresa".

hispana hacia todo lo que se relacionara, directa o indirectamente, con el vecino país hace que se ponga en práctica uno de los más extraordinarios y eficientes “cordones sanitarios” que se han desplegado en la historia. Motivo de recelo serán a partir de entonces, no sólo los puestos fronterizos con Francia y sus territorios inmediatos, sino todos los de Portugal, donde los papeles considerados sediciosos, folletos de propaganda, mercancías y personas se verán sometidos a una estrecha vigilancia. En el caso de estas últimas, dicha política se concreta en toda una larga serie de disposiciones que, del verano de 1791 en adelante, y hasta el año 1807, procurarán saber quién es quién en todo momento, tenerlo localizado y, lo que es más importante, controlar sus movimientos. Por *Real Cédula de 20 de julio de 1791* se requería a las justicias para que realizaran *matrículas* de los extranjeros residentes en España, distinguiendo entre transeúntes y domiciliados, al tiempo que se fijaban las reglas que debían observarse con aquellos que tuvieran esta condición²⁹. La frontera de Portugal también experimentó el rigor de estas medidas, encaminadas a controlar los movimientos de población que se producían a través de La Raya.

No pasó desapercibido el problema del contrabando a los Visitadores que la Real Audiencia de Extremadura envió en 1791 a reconocer el territorio sobre el que recaería posteriormente la administración de su justicia. Acerca de él se explayó el del Partido de Llerena, el oidor Juan José de Alfranca y Castellote, en el *Informe* que presentó el 29 de mayo de 1791³⁰ ante el Regente de la Audiencia, Arias Antonio Mon y Velarde, artífice de una *Instrucción secreta* para que los visitadores averiguaran todo lo referido al

contrabando en sus respectivas demarcaciones; en la zona norte lo haría el visitador del Partido de Coria, el oidor Francisco Javier de Contreras. El mejor control de la frontera fue una razón más que añadir a las argumentadas por las ciudades extremeñas que suscribieron la petición de crear en Extremadura una Real Audiencia y que culminó con su establecimiento, en Cáceres, en 1791.

V. Contrabando y contrabandistas en la frontera de Portugal

En los territorios fronterizos muchos eran lo que aparentaban, pero otros tantos, sin aparentarlo, se sabía perfectamente lo que eran. El desdoblamiento de funciones que conllevaban las prácticas comerciales fraudulentas era sabido por quienes formaban el entorno del contrabandista, pero éste procuraba maquillar su condición de las más diversas maneras. De regatones, arrieros, trajinantes, buhoneros y personajes del más variopinto pelaje, la frontera estuvo siempre repleta y campaban a sus anchas por una tierra en la que ellos definían las condiciones en que se llevaban a cabo los intercambios comerciales, tanto los legales, como los que, sin serlo, tenían esta cobertura.

Canga Argüelles define el contrabando como “el comercio que se hace con géneros cuya venta se halla prohibida por las leyes, por reputarse dañosa a la industria propia, o con efectos cuyo tráfico está concentrado en manos del soberano”; ahora bien, prosigue el ilustre ovetense, “como el fin principal de las leyes es el bien y la prosperidad del Estado, de aquí nace que el que se desentiende de su obediencia sufre el rigor de las penas con que se asegura su cumplimiento”³¹. El

²⁹ AMAL, 24, expte. 87, nº 3: “Órdenes sobre matrícula y demás de extranjeros”.

³⁰ AHPC. RAEX. *Interrogatorio de 1791. Partido de Llerena*, leg. 641, expte. 3.

³¹ CANGA ARGÜELLES, J.: *Diccionario de Hacienda*. I. BAE (210), 1968, p. 13.

Diccionario de Autoridades, por su parte, considera contrabandista al que “vive y se mantiene de introducir mercaderías y géneros de contrabando” y que, por otro nombre, es conocido como metedor³². De aquél y de éstos siempre se tiene la sospecha de que puedan existir entre localidades limítrofes de países distintos, pero difícilmente se encuentran datos para estudiarlos.

Diferentes autores que se han ocupado del tema consideran las prácticas comerciales ilegales que se desarrollan en la frontera, esto es, el contrabando, como el “hijo bastardo” de La Raya³³. Sin embargo, desde el punto de vista histórico, más que hijo bastardo, el contrabando es un *modus vivendi* que es visto por quienes lo realizan o lo amparan como algo natural y que, durante los primeros siglos de la modernidad, no fue perseguido con especial saña por la monarquía, atenta siempre a favorecer el poblamiento de una línea que servía para afirmar su soberanía en un espacio discutido. Por tal razón, y a la sombra de una legislación un tanto flexible en sus comienzos, la frontera servirá de amparo para gentes de toda condición y de abrigo para individuos que tenían cuentas pendientes con la justicia. Será a partir del siglo XVIII, coincidiendo con la reforma del Estado que la dinastía borbónica emprende, con ciertos sucesos que sobrevinieron a mediados de la centuria y con una coyuntura económica complicada, cuando la percepción que se había tenido del problema se modifique hasta ver en el contrabando y en los contrabandistas una actividad y unos individuos tan perjudiciales para la salud pública que convendría poner a buen recaudo, si se pretendían llevar a cabo con solvencia las políticas económicas reformistas.

Hemos tenido que esperar varios siglos para poner tras rejas de papel a quienes en Extremadura hacían de estas prácticas su modo de vida, pero creo que el botín ha merecido la pena: conseguimos atraparles en 1752; durante los memorables sucesos acaecidos en el motín de Ceclavín el año 1755 —acontecimiento cuyo relato ocuparía un espacio del que ahora no dispongo, pero que ha despertado un interés extraordinario en la sociedad extremeña actual—; en 1804 y en 1832. Lo cual ha permitido conocer sus nombres, los géneros con los que traficaban, cómo y por dónde se movían y, sobre todo, quiénes eran y por qué lo hacían. Es posible percibir así los rasgos de unas figuras tan consustanciales a la historia de Extremadura como su paisaje, los mochileros, los trajineros, los arrieros y las gentes de la más variada naturaleza y condición social para quienes la frontera era esa tierra de nadie en la que se movían a sus anchas. Todos ellos aparecen cargados de literatura y de leyenda, pero sus vidas esconden una realidad de perfiles no muy distintos a la de la inmensa mayoría de sus paisanos. La antropología y el folklore nos han proporcionado una rica imagen de estos contrabandistas; para la historia queda ahora ir tras sus pasos, recuperarlos para su discurso y convertirlos en lo que verdaderamente fueron en su mayor parte: hombres que no reconocían más fronteras que las de la supervivencia en una tierra plagada de desigualdades y sin más horizontes que aquellos que se empeñaron en contemplar las oligarquías de campanario que la dominaban.

En su seno cabía un variado espectro social que abarcaba desde el simple mochilero que sobre sus espaldas transportaba mercancías pequeñas, pero muy apreciadas

³² Edic. facs. Madrid, 1990. Tomo II, p. 559.

³³ BALLESTEROS DONCEL, A.: “Los Mochileros”, *Revista de Extremadura*, 7 (1992), pp. 33-36.

por su valor, hasta los contrabandistas a mayor escala, entre los que era posible encontrar a personas acomodadas de los pueblos fronterizos, sin olvidar la amplia saga de delincuentes que para sobrevivir no tenían más remedio que acudir al contrabando y engrosar la considerable nómina de bandoleros-contrabandistas, según calificativo de S. Madrazo³⁴. Las taxonomías que propone Madrazo para caracterizar a estos grupos marginales, aunque concebidas originariamente para el bandolero del siglo XIX que reflejan la literatura y la tradición popular, contienen algunos elementos de los que participa también el contrabandista, como su proliferación en épocas de crisis económica y en un ambiente de pobreza, o el hecho de estar ligado al comercio y necesitar de unos contactos que le procuren información. No casa, por el contrario, con estos contrabandistas, su afirmación de que, antes de ejercer esa actividad, "fue o será bandolero o ambas cosas a la vez", pero sí que en sus localidades se les consideraba empleados en un "negocio tan respetable como cualquiera", sólo calificado de "criminal" por los gobiernos que le perseguían³⁵. Entre otros motivos, porque había una actitud bastante laxa respecto al contrabando, según ya había advertido con su preclara sagacidad Florida-Blanca en la *Instrucción reservada*, que admitía "todo género de fraudes en la conciencia" y que era preciso combatir por todos los medios, solicitando incluso declaraciones pontificias que proscribieran doctrina tan perniciosa³⁶. En resumen, nuestro contrabandista difiere asimismo de los bandidos de E.J. Hobsbawm y de los bandoleros propiamente dichos, en tanto que se encuentra en las formas precapitalistas, pero también en el capitalismo más desarrollado.

Como quiera que fuere, unos y otros se

valían de unas redes de intercambios en las que contaban con colaboradores a ambos lados de La Raya, que se fueron configurando desde siglos atrás y cuyos entresijos, caminos y sendas pasaban de generación en generación como el secreto mejor guardado de la frontera. En ellas participaban aviadores, espías, encubridores, informadores, mercaderes y revendedores; las mismas autoridades que debían controlarlo en los puestos aduaneros o los cuerpos de milicias encargados de combatirlo; no faltaban tampoco funcionarios de la administración de rentas que para incrementar los valores de las que recaudaban, como eran las alcabalas, no ponían reparos a la introducción de determinados productos. Todo aquel que perseguía un mínimo beneficio y quería asumir un cierto grado de riesgo encontraba en la frontera un territorio abierto y expedito en el que sólo hacían preguntas y averiguaciones quienes pretendían garantizar el cumplimiento de la ley. Y la recompensa de estos últimos fue en ocasiones peor que el castigo que se imponía a los reos que apresaban, según tuvieron ocasión de comprobar en sus propias carnes algunos de estos eficientes funcionarios que, no sabemos si como premio o castigo, se les destinó a estos territorios donde terminaron sus vidas bajo la amenaza de los propios contrabandistas, por un lado, y del peso de la ley que ellos habían tratado de imponer, por el otro. Malo para el contrabando era topar con un funcionario de recto proceder, pero peor que el funcionario cayera en las trampas que los contrabandistas y sus cómplices les tendían a menudo. Hora es ya de que a todos estos personajes se les vaya poniendo nombre, se narre su historia y se sepa de lo que fueron capaces. A ello se dedica, *in extenso*, el capítulo final del libro.

³⁴ MADRAZO, S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Vol. II, *El tráfico y los servicios*. Madrid, 1984, pp. 578-581.

³⁵ MADRAZO, S.: *Op. cit.*, p. 528. El calificativo de "criminal" lo destaca E.J. Hobsbawm en *Bandidos*. Barcelona, 1976, nota 10, p. 42.

³⁶ BAE, LIX, p. 248.

Conclusiones

Este Proyecto de investigación, cuyos resultados iniciales más destacados he resumido en las páginas anteriores, obedece a un interés personal, se ha concebido a largo plazo y desarrollado hasta ahora sin ninguna clase de ayuda. Es previsible que en un futuro inmediato dé nuevos frutos que ampliarán considerablemente nuestro conocimiento del área fronteriza, a juzgar por los materiales que he seguido recogiendo. Aprovecho, en consecuencia, la ocasión que me ofrecen las páginas de esta revista para hacer una llamada a cuantos investigadores portugueses se encuentren interesados en la frontera para aunar esfuerzos y completar, desde la óptica multidisciplinar, el estudio de un espacio cuyo interés, paradójicamente, aumenta cuando ya no existen los hitos que lo definieron.

Entre las conclusiones que quisiera destacar, la primera concierne a las distintas caracterizaciones que se obtienen de la frontera y que varían con relación a la época a que se encuentren referidas. A finales de la Edad Media se percibe como un espacio en el que predomina su condición de baluarte defensivo al que asoman unos intercambios comerciales, todavía de poca entidad, pero que adelantan lo que durante la Edad Moderna significará la frontera. En el siglo XVI ha cedido su consideración militar en provecho de una Hacienda que, mediante el establecimiento de puestos aduaneros, trata de precisar la demarcación fronteriza, en un intento de controlar los tráficos comerciales que se producían en dirección a Portugal, claramente favorables entonces para la rudimentaria balanza comercial castellana; al final de la centuria, tras la unión de las dos coronas, estos primeros puestos aduaneros o tablas dejan de funcionar temporalmente, pero no desaparecen las suspicacias y recelos entre los dos reinos.

Durante los primeros años del siglo XVII, tras restablecerse el sistema de vigilancia aduanera, se mantiene su condición de espacio abierto al comercio para, a mediados de siglo, recuperar su antiguo carácter militar. Al finalizar la Guerra de Restauración se recuperan los intercambios comerciales en el espacio rayano, que vuelven a interrumpirse durante la Guerra de Sucesión, tras la cual se acometerá la reorganización del sistema aduanero. Después de unos primeros intentos, todavía vacilantes, de 1739 en adelante se reforma, primero, la administración aduanera; después, se refuerza el sistema de vigilancia en el marco de una política comercial informada por un mercantilismo tardío cuya consecuencia directa, inmediata y previsible resulta ser el contrabando.

En las décadas centrales del siglo XVIII la balanza comercial comienza a inclinarse del lado de los portugueses, esto sin contar todo lo que entraba y no se detectaba y contra lo que muy poco consiguieron los sucesivos arreglos de los resguardos, la ampliación del espacio vigilado y la sistematización legislativa que se llevó a efecto y puso en práctica. En el siglo XIX se entra bajo parámetros muy similares a los desplegados a finales del XVIII, agravados por el enfrentamiento de la Guerra de las Naranjas y con la salvedad de que, a medida que pasa el tiempo, la balanza comercial invierte sus términos en beneficio de las exportaciones españolas, circunstancia que aquí sólo se apunta como hipótesis y a la espera de contar con un volumen de documentación al que recurrir de similares dimensiones al utilizado para los siglos de la Edad Moderna.

La frontera, por su misma condición de tierra de nadie, fue siempre un espacio de libertad a cuya sombra se acogieron individuos que, huyendo de la justicia, añadieron un grado de marginalidad a las prácticas comerciales que en sus intermediaciones se

desarrollaban y propiciaron el surgimiento de los que después, en el siglo XIX, recibirían el calificativo de bandoleros-contrabandistas. Estos últimos no fueron perseguidos con excesivo interés, ni antes lo habían sido quienes les precedieron en tales menesteres. Tampoco se puso especial empeño en vigilar el excesivo número de armas que en la frontera y sus inmediaciones albergaban sus vecinos, con lo cual los monarcas se hallaron ante la disyuntiva de mantener armados a los fronterizos, como primera línea de defensa frente a Portugal, o darles el escarmiento ejemplar que aconsejaban los funcionarios de la Hacienda y los militares en 1755. A fin de cuentas, ellos eran la vanguardia que ambos estados mantenían —o creían mantener— para garantizar la defensa de un territorio sobre el que sus respectivos gobiernos proyectaron unas políticas hostiles. Algo bien distinto es que con ese mirar hacia otro lado el asunto se les fuera de las manos y tuviera lugar lo sucedido en Ceclavín. De cualquier modo, son riesgos que los monarcas asumían como medio de garantizar la integridad de su territorio y a costa de que se pudieran producir algunos desmanes.

Transcurridos unos años y consumados hasta sus últimas circunstancias los acuerdos de la Comunidad Europea que eliminan las barreras aduaneras entre países, el contrabando tradicional, ese que como forma de vida practicaba una parte considerable de los hombres y mujeres de La Raya, habrá desaparecido, con todos los matices que en lo cultural y lo social

generaron esos intercambios que al margen de la ley —en este caso de la ley del fisco— no perjudicaban los intereses de las localidades que les cobijaban. De cualquier modo, esos quehaceres fueron, en la mayor parte de la historia, una vía abierta entre dos pueblos cuyos gobernantes no entendían más que de disputas, frente a las solidaridades que generaba el cotidiano transcurrir fronterizo. Algo bien distinto es el grado de marginalidad que el otro contrabando, el realizado a gran escala y con productos que todos sabemos, encierra en la actualidad.

Sirva, por último, lo hasta aquí expuesto como una pequeña muestra de las múltiples y atractivas posibilidades que un estudio del área fronteriza ofrece a la historiografía. Muchos de los temas tratados deberán ampliarse en el futuro, si se quiere recomponer con cierta solvencia el marco de relaciones que entre ambos países se mantuvo durante los tiempos modernos. Éste será el mejor modo de arrumbar esas barreras que han mantenido de espaldas, cuando no uno frente a otro, a pueblos y territorios cuyas afinidades son mucho mayores que las diferencias que entre ambos se hayan podido dirimir. Así se evitarán expresiones como aquélla de nuestro eficiente funcionario, Fernando Costas Castillo, cuando informaba, no sin sorpresa, que “aun por los naturales más visibles y antiguos de la Provincia (de Extremadura) se sepa de aquí de lo que pasa en lo interior de Portugal lo mismo que del Malvar o Cochinchina”.