

Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII¹

Roads and Towns in Spain from the Middle Ages to the Eighteenth Century

Máximo DIAGO HERNANDO y Miguel Ángel LADERO QUESADA
CSIC y Universidad Complutense. Madrid

RESUMEN

Breve historia de los medios de comunicación en relación con el territorio, las regiones y las ciudades de España desde los antecedentes romanos, pasando por la Edad Media, hasta el siglo XVIII, con objeto de presentar las principales investigaciones y publicaciones, resumiendo y combinando su contenido o, al menos, dando las referencias bibliográficas correspondientes al hilo del argumento que se desarrolla.

Palabras clave: Caminos en España, siglos I-XVIII. Ciudades españolas. Puentes. Medios de transporte. Navegación fluvial. Puertos y rutas marítimas. Correos.

ABSTRACT

A brief history of the means of communication in relation to Spain's territory, regions and cities from Roman antecedents through the Middle Ages and until the eighteenth century, with the goal of presenting the principal research and publications, resuming and combining their content, or at least providing the bibliographical references corresponding to the line of argument developed.

Keywords: Roads in Spain, first through eighteenth centuries. Spanish cities. Bridges. Means of transport. Fluvial navigation. Ports and maritime routes. The post

Sumario: 1. Condicionamientos geográficos y antecedentes históricos. 2. Los siglos medievales. 3. La red viaria en la Corona de Castilla durante los siglos XVI y XVII. 4. Crecimiento económico, desarrollo urbano, caminos y transportes en la Castilla del siglo XVI. 5. El comercio marítimo durante el siglo XVI. 6. Desintegración de la red urbana del interior de la Corona de Castilla durante el siglo XVII. 7. El siglo XVIII: la monarquía borbónica y la modernización de las infraestructuras viarias.

¹ Informe presentado a la Commission Internationale pour l'Histoire des Villes en el año 2008.

1. CONDICIONAMIENTOS GEOGRÁFICOS Y ANTECEDENTES HISTÓRICOS²

1.1. CONDICIONAMIENTOS GEOGRÁFICOS³

Las condiciones naturales a menudo no son favorables a la comunicación entre diversos territorios de la Península Ibérica sino más bien al “aislamiento y disociación” más allá del marco de cada cuenca fluvial, separada de otras por cadenas montañosas, así como también lo están las zonas costeras del Cantábrico y el Mediterráneo con respecto a sus traspaises, por la presencia de cordilleras o por un relieve muy accidentado, a menudo con fuertes cambios de altitud: recordemos que en la red de carreteras española actual hay al menos “254 puertos de montaña con problemas de nieve” invernal.

Factores favorables a la comunicación interregional: la meseta central (211.000 km²) ejerce una función natural de “ordenación y regulación del resto de las piezas del conjunto”, puesto que tiene comunicaciones o pasos naturales con “cada una de las zonas circundantes”. Otro factor de relación, variable según las posibilidades técnicas, es la gran extensión de las costas y las posibilidades de comunicación mediante navegación de cabotaje.

1.2. VÍAS ROMANAS⁴

La importancia de la red viaria trazada por Roma durante los siglos en los que Hispania formó parte de su imperio estriba en que sirvió para comunicar núcleos urbanos que, en su mayor parte, permanecieron en la Edad Media y hasta nuestros

² Bibliografía general: J. I. URIOL SALCEDO: *Historia de los caminos de España. I. Hasta el siglo XIX. II. Siglos XIX y XX*, Madrid, 1990 (Colección “Ciencias, Humanidades e Ingeniería”. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos).- Ángel BAHAMONDE MAGRO, *Las comunicaciones en la construcción del Estado contemporáneo en España, 1700-1936*, Madrid, 1993.- Pablo ALZOLA Y MINONDO, *Las obras públicas en España: estudio histórico*, Madrid, 1899 (reedición, 1979, 1994).- Gonzalo MENÉNDEZ PIDAL, *España en sus caminos*, Madrid, 1993 (versión actualizada de su *Los caminos en la historia de España*, Madrid, 1951) y “Caminos en la España medieval”, *Varia Medievalia*. II, Madrid, 2003, pp. 199-310).- Cayetano ALCÁZAR MOLINA, “Las comunicaciones en la época de los Reyes Católicos”, en *Curso de conferencias sobre la política africana de los Reyes Católicos*, V, 1953, pp. 55-70.- Muchas investigaciones, a menudo de asunto local o muy concreto, en *Caminería Hispánica*. Actas de los congresos internacionales I a VIII, dir. por Manuel CRIADO DE VAL, 1993-2008 (*CH* en lo sucesivo), de los que citaremos una selección de títulos.

³ Una introducción útil en Ángel CABO, “Condicionamientos geográficos”, en *Historia de España*, dir. M. Artola, Madrid, Alianza Editorial, 1973, pp. 1-183.

⁴ J. M. ROLDÁN HERVÁS, *Itineraria Hispana*, Valladolid, 1975.- G. ARIAS, *Repertorio de caminos de la Hispania Romana*, Madrid, 1987.- *Simposio sobre la red viaria en la Hispania Romana*, Zaragoza, 1990.- Claudio SÁNCHEZ-ALBORNOZ, “Itinerario de la conquista de España por los musulmanes”, *Cuadernos de Historia de España*, X (1948), 27-74. Emilio SANTIAGO SIMÓN, “Los itinerarios de la conquista musulmana de al-Andalus a la luz de una nueva fuente: Ibn al-Sabbat”, *CHI*, I (1971), 83-95.- María de los Ángeles MAGALLÓN, *La red viaria romana en Aragón*, Zaragoza, 1987.- J. M. BLÁZQUEZ, “La red viaria en la Hispania romana: estado de la cuestión”, *CH*, I/1, 13-24.- E. GOZÁLBES CRAVIOTTO, “Los estudios sobre las vías romanas en España”, *CH*, VII.- L. A. GARCÍA MORENO,

días, de manera que hubo desde entonces una relación estrecha entre proceso de urbanización y trazado de los caminos. Es cierto que, en la Edad Media, se añadieron nuevos elementos que consolidaron o modificaron el trazado viario, pero la red formada en época romana continuó vigente en muchos de sus tramos e incluso ha servido como guía de trazado de carreteras y ferrocarriles hasta la época contemporánea. Hubo muchas modificaciones de detalle y de trazados, sin embargo, debido a nuevas condiciones y exigencias de comunicación pero la herencia romana se mantuvo. Para comprobarlo basta superponer cuatro mapas: “uno de las rutas naturales, otro de calzadas romanas, un tercero de los itinerarios postales hacia 1790 y otro con el tendido de ferrocarriles a finales del XIX”.

“Los romanos aprovecharon las rutas de comunicación que había en la Península desde épocas protohistóricas y que unían puntos fortificados y lugares de intercambio. Roma amplió esa red y pavimentó parte de ella haciéndola apta para carruajes, al tiempo que se construían puentes para sustituir vados y barcas o almadías de paso”. Pero, al mismo tiempo, dio preferencia a las rutas que respondían a sus propias necesidades militares y económicas: por eso estableció grandes vías de circunvalación, completadas con un “entramado transversal adaptado a las necesidades económicas de conectar con las minas, mercados y centros de producción ... Tales itinerarios aprovechan los pasos menos altos de las cordilleras divisorias y siguen las mesetas y los valles”. La red llegó a tener unos 10.000 km. de rutas principales, el doble de caminos secundarios y unos 1.000 km. de vías fluviales. Muchos de los puentes que alzaron los romanos continuaron en uso: sirvan de ejemplo el de Alcántara, sobre el río Tajo, el de Mérida, sobre el Guadiana, Córdoba y Andújar, sobre el Guadalquivir, o Écija, sobre el Genil.

He aquí una descripción de las principales vías, que articulaban en torno a ellas el resto de los trazados: “La Vía Herculea o Augusta entraba a través de los Pirineos por el actual paso de La Junquera para seguir la línea costera por Barcelona, Tarragona, Valencia, Elche y Cartagena e internarse luego por el valle del Guadalquivir. Una función similar desempeñaba la calzada procedente de Burdeos: cruzaba los Pirineos por Roncesvalles para descender a Pamplona. Desde esta capital seguía el corredor de Alsacia, la cubeta de Vitoria y el curso del Zadorra para, por el desfiladero de Pancorbo, entrar en la cuenca del Duero y recorrerla hacia el O., hasta Astorga. En el oeste peninsular destacan dos vías de Norte a Sur: la primera, que se llamó “vía de la plata”, baja desde Astorga hasta el occidente de Andalucía por Salamanca, la brecha del río Alagón, Cáceres y Mérida. Más al Oeste, siguiendo el litoral atlántico, descendía otra calzada desde La Coruña, por Padrón, Braga, Coímbra, Lisboa, Évora, Beja y Huelva. Completaba el cinturón la línea costera de Cádiz a Málaga”⁵.

“Las calzadas romanas desde fines del imperio a la invasión agarena: un análisis sociológico”, *CH*, I/1, 41-50.- F. J. RUBIATO LACAMBRA, “Puentes romanos en el Guadalquivir. Evolución histórico”, *CH*, V/2, 849-864.

⁵ Santos MADRAZO, *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850*, 2 vol., Madrid, 1984.

2. LOS SIGLOS MEDIEVALES

2.1 AL ANDALUS

Entre los diversos repertorios de itinerarios hechos por geógrafos árabes sobre Al Andalus, destaca el de al-Idrisi (1100-1165), que forma parte de una obra de geografía descriptiva mucho más amplia. Los itinerarios descritos muestran la continuidad y adaptación de la red viaria romana a nuevas necesidades y circunstancias, pero también hubo nuevas rutas, sobre todo en época de los taifas. Los autores ponderan el buen servicio de alhóndigas o mesones con agua y víveres (manzil. pl. manázil) al final de cada etapa de camino, y la vigilancia de soldados (yund) para evitar el bandolerismo; pero no hay noticias sobre situaciones concretas ni sobre su evolución⁶.

Un buen ejemplo de innovación y, a la vez, de continuidad lo ofrece el camino Córdoba-Zaragoza en su trazado principal por Toledo, Madrid-Alcalá, Guadalajara, Medinaceli y Calatayud, a recorrer en diez días, aunque también se podía seguir una ruta más al este, descrita por Al 'Udri, desde Calatrava, por Uclés, Cuenca, Teruel y Daroca: el camino de Córdoba a Calatrava y Toledo había sido muy reformado en época andalusí, debido a la necesidad de comunicar bien la capital política (Córdoba) con la ciudad-cabecera de la frontera o “marca media” (Toledo); la ruta alternativa de Calatrava a Zaragoza (cabecera de la “marca superior”) era nueva⁷. También se debió mejorar mucho la vía romana que unía Mérida (cabecera de la “marca inferior”) con Toledo y Zaragoza, puesto que era el eje sobre el que se sustentaba la defensa en profundidad de Al Andalus.

2.2. LA RECONQUISTA: LÍNEAS DE AVANCE. FRONTERAS LONGITUDINALES. CORDILLERAS Y RÍOS. LA TRASHUMANCIA

Las líneas de avance conquistador y colonizador de los reinos medievales en franjas de N. a S. fijaron unas fronteras en esta dirección, consolidadas en el siglo XIII, que, en el caso de Portugal con Castilla y León, no se articulaban sobre elementos u obstáculos naturales, puesto que atravesaban cuencas fluviales y cadenas montañosas transversales (Duero, Tajo); sólo se atendió hasta cierto punto para marcar la frontera a un elemento natural en el N. –el río Miño– y en la zona S.O. –el Guadiana–. La frontera entre Aragón-Valencia y Castilla se articuló, en líneas generales, siguiendo el trazado de la cordillera Ibérica, que no es una formación lineal

⁶ Bibliografía y transcripción en *Los caminos de Al-Andalus en el siglo XII*, estudio, edición, traducción y anotaciones por Jassim ABID MIZAL, Madrid, CSIC, 1989,

⁷ F. FRANCO SÁNCHEZ, “El estudio de las vías en época andalusí: consideraciones metodológicas, históricas y administrativas”, *CH*, V/2, 865-888.- N. RODA TURÓN, “Los caminos de Al-Andalus en los geógrafos árabes”, *CH*, II/2, 25-36.- María Isabel FALCÓN PÉREZ, “Las comunicaciones árabes” en *Caminos y comunicaciones en Aragón*, coord. M. A. Magallón Botaya, Zaragoza, 1999, pp. 85-93 (con útiles referencias bibliográficas generales sobre geógrafos y descripciones de Al Andalus).

sino que está integrada por diversos macizos de gran espesor separados entre sí, y, en su extremo S., entre Valencia y Murcia la frontera se apartó de aquel elemento indicador para cortar en dos la cuenca del río Segura sin ninguna lógica “natural”. En el caso del emirato nazarí de Granada, formado en el segundo tercio del siglo XIII, su frontera con la Andalucía castellana de la cuenca del Guadalquivir se apoyó en el trazado general SO-NO de las cadenas montañosas sub-béticas. Al otro extremo de la península, en el N., el reino de Navarra definió sus fronteras mediante elementos naturales al N., los Pirineos, y al S., el río Ebro, y utilizó en sus otros dos flancos fronterizos, el oriental con Aragón y el occidental con Castilla, el trazado general de valles N.-S. de algunos de los afluentes del Ebro así como accidentes montañosos menores⁸.

Los sistemas montañosos de dirección E.-O. no fueron, por lo tanto, obstáculos para la integración política de los territorios de la meseta central, a pesar de las dificultades que ofrecían a la circulación. Y las cuencas fluviales tampoco jugaron siempre un papel de integración regional: sí que lo tuvieron para Aragón y Andalucía en los casos, respectivamente, del Ebro y del Guadalquivir; mucho menos en los del Duero y el Tajo, cortados por la frontera portuguesa, lo que repercutió negativamente durante siglos en el uso de las vías de comunicación naturales E.-O. y en el mismo desarrollo urbano de los territorios o franjas de varias decenas de kilómetros de profundidad a ambos lados de la frontera.

Así pues, los elementos naturales no fueron determinantes de las redes de comunicaciones, aunque impusieron sus condiciones, sino que tuvieron un peso mayor en su definición tanto la herencia de épocas anteriores como la manera en que se produjo la conquista y se fijaron las fronteras entre reinos.

Por lo demás, en aquellos siglos, los caminos “no responden a un plan general de comunicaciones terrestres. Obedecen a imperativos militares, repobladores, de peregrinación y de expansión agraria, comercial y urbana” (S. Madrazo). Por eso, la densidad y calidad de la red viaria es muy heterogénea, puesto que atiende circunstancias distintas en cada caso y, con frecuencia, cambiantes: lo que más importa es arreglar o construir puentes, mejorar los pasos y “puertos” difíciles, “dar seguridad y servicios a cambio de impuestos de tránsito”.

El Camino de Santiago es un buen ejemplo de cómo se atendía a aquellos condicionantes⁹. El Camino sigue, en gran parte, la antigua calzada romana Burdeos-

⁸ Miguel Ángel LADERO QUESADA, *La formación medieval de España. Territorios, regiones, reinos*, Madrid, Alianza Editorial, 2006 (2ª ed.); « Cordillères et fleuves dans la formation de l'Espagne Médiévale », *Montagnes, Fleuves, Forêts dans l'Histoire. Barrières ou lignes de convergence?*, J.Fr. Bergier, ed. Scripta Mercaturae Verlag, St. Katharinen, 1989. pp. 71-83, y “Sobre la evolución de las fronteras medievales hispánicas (siglos XI al XIV)”, en *Identidad y representación de la frontera en la España medieval (siglos XI-XIV)*, Madrid, Casa de Velázquez-Universidad Autónoma de Madrid, 2001, pp. 5-49.

⁹ Luis VÁZQUEZ DE PARGA, José María LACARRA y Juan URÍA, *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*, Madrid, 1948, 3 vol. (repr. 1992).- *Liber Sancti Jacobi. Codex Calixtinus. Libro V (De las jornadas del Camino)*, traducción por A. Moralejo, C. Torres y J. Feo, Santiago de Compostela, C.S.I.C., 1951.- *El Camino de Santiago y la articulación del espacio hispánico. XX Semana de Estudios Medievales de Estella*, Pamplona, 1994.- José Ignacio RUIZ DE LA PEÑA (y otros), *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela y San Salvador de Oviedo en la Edad Media*, Oviedo, 1993.- Antonio UBIETO ARTETA, *Los caminos de Santiago en Aragón*, Zaragoza, 1993.

Astorga, con muchas variantes. Se configura por completo desde el último tercio del siglo XI como gran vía de peregrinación y eje de urbanización porque, en su transcurso, renacieron ciudades antiguas y también se alzaron algunas nuevas. El Camino de Santiago, con su trazado de E. a O., fue la principal alternativa a la tendencia general en la Edad Media hispánica a utilizar o trazar redes viarias con dirección meridiana, N. a S.: El Camino tuvo su mejor época de uso entre finales del siglo XI y mediados del XIII, coincidiendo con el apogeo de las peregrinaciones como forma de devoción y con la atenuación del avance de los hispano-cristianos hacia el S. entre 1100 y 1225. Fue una gran vía de entrada de inmigrantes y de influencias culturales, y en él se construyeron los primeros puentes de la Edad Media peninsular (Logroño, Nájera, Santo Domingo de la Calzada) pero no fue una gran arteria de comunicación mercantil de productos agrarios y materias primas sino que por él circularon, en general, productos de valor pero de poco peso y consumo limitado, tales como especias, joyas, libros, objetos litúrgicos, algunas manufacturas, entre ellas las piezas de azabache y trabajos de plata elaborados en Santiago de Compostela.

Hay que subrayar, también, que algunos otros elementos de la red viaria medieval no tenían como función principal comunicar ciudades sino atender a otras finalidades: es lo que sucedió en la Corona de Castilla con “la red de cañadas de la Mesta, con sus cordeles y veredas -completada desde mediados del siglo XIII- ... Su estructura no define un sistema político /del territorio/ ni la intención de conectar núcleos urbanos”, sino que asegura al ganado trashumante la comunicación interregional entre los pastos de verano norteños (agostaderos) y los de invierno situados en la cuenca del Guadiana, en la del alto Guadalquivir o en el S.E. murciano¹⁰.

2.3. LA CONSIDERACIÓN JURÍDICA DE LOS CAMINOS. LAS FUNCIONES DEL PODER DEL REY Y DE LOS PODERES LOCALES¹¹

En la Edad Media se formó un conjunto de normas y usos jurídicos y administrativos que definieron las actitudes y responsabilidades de los poderes políticos respecto a las vías de comunicación. El sistema jurídico altomedieval definió la protección a los caminos y a los caminantes mediante una paz especial, la “paz del camino”, que los poderes políticos debían garantizar¹². Desde la segunda mitad del siglo XIII, el nuevo sistema jurídico basado en el derecho romano y en el canónico, precisó mucho mejor los conceptos a tener en cuenta. Así se comprueba en la legislación elaborada por Alfonso X de Castilla (1252-1284): los caminos son bienes de uso público (*Fuero Real*, IV,6. *Partidas*, III,XXIII.6 y XXIX,7: plaza, calle, camino, dehesa y ejido comunal u otro bien semejante, “non lo puede ningunt omme

¹⁰ Máximo DIAGO HERNANDO, *Mesta y trashumancia en Castilla (Siglos XII a XIX)*, Madrid, ArcoLibros, 2002.

¹¹ Pedro GARCÍA ORTEGA, *Historia de la legislación española de caminos y carreteras*, Madrid, 1982.

¹² Rafael GIBERT, “La paz del camino en el derecho medieval español”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, XXVII-XXVIII (1957-1958), 831-852.- A. I. CERRADA JIMÉNEZ, “Los caminos en los primitivos fueros hispanos”, *CH*, IV/2, 769-788.

ganar por tiempo ningunt”. No hay prescripción demanial a los 40 años, a “diferencia de otros bienes públicos” tomados para uso privado). A mediados del siglo XIV, el Ordenamiento de Alcalá, promulgado por Alfonso XI en 1348, reafirma la libre circulación por ellos y la prohibición de cerrarlos al tráfico (*Ordenamiento de Alcalá*, 32,49. *Nueva Recopilación*, 8,26,5 recogiendo una ley de Enrique III).

También mejoró desde el siglo XIII la protección penal de los caminos y el tránsito, así como los medios para garantizarla: protección especial a mercaderes y peregrinos (*Partidas*, I, XXIII,3 y V,VII,4), definición legal de los medios y posibilidades de persecución de los malhechores, por medio de la regulación del apellido o procedimiento de persecución que debían aplicar las autoridades locales (legislado por Pedro I en las Cortes de 1351), incluyendo la posibilidad de perseguir al malhechor en tierras de señorío (*Fuero Viejo de Castilla*, II,6).

Las Hermandades de ciudades de los siglos XIII y XIV tuvieron, entre otros objetivos, el de garantizar la seguridad de los viajeros y del tráfico por los caminos públicos, y también fue ésta una finalidad principal de la Hermandad general de ciudades de Castilla establecida por los Reyes Católicos en 1476, puesto que tuvo jurisdicción para juzgar sumariamente y castigar los delitos cometidos en despoblado¹³.

El poder real y los poderes municipales debían proteger el tráfico de personas y mercancías disponiendo el buen estado de calzadas, “puertos” y pasos, y puentes, o construyéndolos si no los había (*Partidas*, II.XI.I y III.XXXII.XX). Pero no hubo una “política viaria” de la monarquía, con inversiones de la hacienda real, aunque sí cierta ordenación y supervisión de lo que hacían los poderes municipales, y del régimen de exacciones, derechos de tránsito y repartos de dinero o jornadas de trabajo entre los vecinos (repartimientos, *facenderas*) relacionados con las obras de construcción o mantenimiento de vías públicas, en especial en tiempo de los Reyes Católicos que prohibieron “nuevas imposiciones” y ordenaron expresamente la realización de algunas obras, además de favorecer la instalación de posadas o ventas en descampados situados a más de una legua de lugares poblados, donde los viajeros pudieran encontrar alojamiento y víveres¹⁴.

¹³ Antonio ÁLVAREZ DE MORALES, *Las hermandades, expresión del movimiento comunitario en España*, Valladolid, 1974.- Jorge UROSA SÁNCHEZ, *Política, seguridad y orden público en la Castilla de los Reyes Católicos*, Madrid, 1998.- José María SÁNCHEZ BENITO, *Castilla, los Reyes Católicos y la Hermandad general (1475-1498)*, U.N.E.D., Cuenca, 1988.- Pedro PORRAS ARBOLEDAS, “La jurisdicción pénale des Hermandades castillanes au Moyen Age”, en J. Hoareau-Dodinou/P. Texier, ed., *Pouvoir, Justice et Société. Cahiers de l'Institut d'Anthropologie Juridique*, 4 (2002), 47-64.- Miguel Ángel LADERO QUESADA, *La Hermandad de Castilla. Cuentas y memoriales. 1480-1498*, Madrid, Real Academia de la Historia, 2005.

¹⁴ M. D. BORRELL MERLÍN, “La política de conservación de los caminos en España: una introducción histórica”, *CH*, V, 393-406.- Engracia ALSINA DE LA TORRE, “Viajes y transportes en tiempos de los Reyes Católicos”, *Hispania*, 56 (1954), 365-410.

“Corresponde pues a la administración real ... aprobar y controlar toda la política de obras públicas que se haga en el reino, a través de los órganos correspondientes”¹⁵. A fines de la Edad Media, este órgano era el Consejo Real “en la esfera central”, dando licencias a instancia de la parte que desea llevar a cabo y pagar la obra y fiscalizando su desarrollo. así como el cobro de derechos de paso o uso compensatorios del gasto realizado, o bien las derramas llevadas a cabo por los concejos y otras autoridades locales que emprendían obras públicas.

La normativa local, por supuesto, completaba el marco legal al detallar los procedimientos a seguir y ordenar el buen estado de caminos y puentes. Su lectura proporciona muchos detalles sobre la aplicación de principios generales pero casi ninguno sobre obras llevadas a cabo efectivamente¹⁶.

2.4. ALGUNOS CASOS REGIONALES DE ESTUDIO DE LAS REDES VIARIAS MEDIEVALES¹⁷

Galicia. Según Elisa Ferreira, “la circulación se articula sobre el triángulo Santiago-Lugo-Orense, el más importante; el otro triángulo Santiago-Lugo-Norte (La Coruña, Betanzos), y el eje Tuy-La Coruña, que en la Edad Media va por Redondela –sin la deformación que se produjo con el posterior desarrollo de Vigo–. Una gran arteria de penetración desde el Este: el Camino de Santiago; y otras dos entradas más que aprovechan vías romanas: la del valle del Sil, por Trives y Valdeorras, y la de Monterrey, por Las Portillas. Todos estos caminos persisten, convertidos en carreteras y, en general, con pocas variaciones respecto a su importancia dentro de la red”¹⁸.

Respecto a los medios de transporte, el carro sólo se utilizaba en distancias cortas, para llevar piedra, madera y productos de cosecha, pero, por lo demás, no se utilizaron vehículos con ruedas “para viajeros y transportes a larga distancia” hasta bien entrado el siglo XIX y lo habitual fue el empleo de acémilas y caballos. El río Miño sólo era navegable pocos kilómetros, desde su desembocadura hasta algo más arriba de Tuy.

¹⁵ Rogelio PÉREZ BUSTAMANTE, “El marco jurídico para la construcción y reparación de caminos (Castilla: siglos XIV y XV)”, en *Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen Age*, Paris, 1981, pp. 163-178.

¹⁶ Por ejemplo, el *Fuero de Vizcaya*, título XVII, al disponer que el importe de multas se dedicara a la reparación de caminos. El título XXIII de los “Fueros” de la Junta de Hermandad de Guipúzcoa, que ordena genéricamente dichas obras sin que medie autoridad o mandato superior expreso. O la carta real de 1516 que encomienda estas tareas, en su ámbito, a las juntas generales de la Hermandad de Álava (Pablo de ALZOLA MINONDO, *Las obras públicas en España...*, p. 106).

¹⁷ Podrían citarse muchos más, especialmente acudiendo a las actas de *Caminería Hispánica*, por ejemplo: C. SEGURA GRAÍÑO, “La red viaria en la Corona de Castilla en la Edad Media”, *CH*, I/1, 377-384.- R. M. MUÑOZ POMER, “Las vías de comunicación valencianas en los Fueros hasta 1510”, *CH*, II/1, 109-128.- M. LL. MARTÍNEZ CARRILLO, “La red de caminos del reino de Murcia en los siglos XIII-XV”, *CH*, II/2, 127-144.- J. L. de la MONTAÑA CONCHINA “Caminos, comercio y trashumancia en la frontera luso-castellana (siglos XII-XV)”, *CH*, VII.

¹⁸ Elisa FERREIRA PRIEGUE, *Los caminos medievales de Galicia, Orense*, 1988.

Aragón¹⁹. La formación de la red viaria es paralela a la del reino como entidad territorial, aunque a menudo utiliza rutas de origen anterior, y se completa en los siglos XIII y XIV con la consolidación de los centros de intercambio mercantil, mercados y ferias, que son a la vez nudos de comunicación. Entre las rutas antiguas, las vías romanas procedentes de Toledo y de León (Vía Augusta); los pasos pirenaicos de Palo hacia el valle del Echo (Siresa), y Somport hacia Canfranc (Jaca), y los secundarios que unían Oloron y Huesca por el puerto del Portalé, Tarbes con Ainsa y Barbastro, Bigorra por Bielsa con Barbastro y, más al este, el puerto de Benasque, con camino hacia Graus y Barbastro²⁰; por otra parte, los caminos que ya en época musulmana llevaban desde Alcañiz por Morella hasta Valencia. Entre los caminos nuevos, muchos “sistemas comarcales en torno a un punto estratégico hacia el que se dirigían o del que salían relaciones comerciales de reducida escala” (Orcástegui): tales puntos fueron los centros de mercado y feria. De modo que hubo redes comarcales de caminos, subyacentes a la “red viaria principal de los caminos que conducían hacia Cataluña desde las regiones del Ebro o del somontano pirenaico hacia el este, o desde la extremadura turolense hacia el levante valenciano ... sin olvidar las otras rutas de poniente hacia Castilla y Navarra, o del norte en su conexión con Francia”. La implantación de la red de puntos de cobro de aduanas o generalidades en el siglo XV, vino a superponerse a la red viaria establecida y a señalar sus jerarquizaciones internas en relación con el volumen y valor de los tráficos mercantiles²¹.

El transporte por vía fluvial utilizaba habitualmente el Ebro, desde Zaragoza y Tudela hasta su desembocadura en Tortosa, con los embarcaderos próximos de Escatrón, Ascó y Mequinenza. Daba salida de productos aragoneses, en especial trigo para Cataluña (también otros cereales, lana, lino y cáñamo, pieles y cueros, miel) y era vía de entrada en Aragón de aceite y cerámica levantinos, sal y pescado ... El tráfico en llauts, barcas, pontos y almadías, estaba a menudo a cargo de mudéjares, lo que indica su carácter tradicional, heredero de épocas anteriores²².

¹⁹ María Teresa IRANZO MUÑÍO, “Puentes medievales en la provincia de Huesca. Aspectos económicos y sociales”, *Aragón en la Edad Media*, V (1983), 45-68; “Comunicaciones y vías fluviales en el Bajo Aragón en la Edad Media”, *Teruel*, 71 (1984), 29-45 (con Carlos LALIENA CORBERÁ); “Los sistemas de comunicación en Aragón en la Edad Media. Una revisión”, *Anuario de Estudios Medievales*, 23 (1993), 91-110; “La construcción pública en la Edad Media” en *Caminos y comunicaciones en Aragón*, Zaragoza, 1999, pp. 121-133.- Carmen ORCÁSTEGUI GROS, “Los caminos del mercado”, en *Caminos y comunicaciones en Aragón*, pp. 151-158.

²⁰ Michel ROUCHE, “Les relations transpyrénéennes du v^e au VIII^e siècle” en *Les communications dans la Péninsule ibérique au Moyen-Age*, Paris, 1981, pp. 13-20.- Antonio UBIETO ARTETA, “Los caminos que unían a Aragón con Francia durante la Edad Media”, *ibidem*, pp. 21-28.- J. I. URIOL SALCEDO, “Los caminos de España y Francia a través de los Pirineos y a lo largo de la Historia”, *CH*, VII

²¹ José Ángel SESMA y José Antonio ARMILLAS, *La Diputación de Aragón*, Zaragoza, 1991.

²² Francisca VILELLA VILLA, “El comercio y la navegación en el valle del Ebro en el mundo bajomedieval”, en *Caminos y comunicaciones en Aragón*, 1999, pp. 159-166, y Guillermo PÉREZ SARRIÓN, “El comercio y la navegación por el valle del Ebro. Notas históricas”, *Caminos y comunicaciones en Aragón*, pp. 167-183.- F. CARRERAS CANDI, *La navegación en el río Ebro. Notas históricas*, Barcelona, 1940.

Castilla la Nueva. Toledo era el principal nudo de comunicaciones en Castilla la Nueva y actuaba como centro de los enlaces con Andalucía, por las rutas hacia Córdoba y Úbeda-Baeza y Jaén, con la cuenca del Duero, hacia Ávila y Segovia, y con los puertos del Mediterráneo²³. Uno de los caminos principales comunicaba Toledo y Valencia, a través del paso o “puerto seco” fronterizo de Requena, donde los arrendadores de aduanas castellanos tenían una de sus principales fuentes de ingresos. Pero había también caminos desde la submeseta norte hacia Valencia que pasaban muchos kilómetros al este de Toledo, utilizando barcas de paso sobre el Tajo situadas en Fuentidueña, Alhóndiga y Oreja: eran rutas más cortas, utilizadas por arrieros y carreteros de los sectores central y oriental de la cuenca del Duero, de Vascongadas y, por supuesto, valencianos. Otros caminos llevaban desde Toledo y Castilla la Nueva hasta Alicante y Cartagena.

El río Tajo a la altura de Toledo se utilizaba poco para la navegación. Además, su curso E.-O. no se correspondía con las direcciones principales de la circulación. Su uso para el transporte de madera, atestiguado ya en el siglo XII, desde la serranía de Cuenca, había decaído en la baja Edad Media frente al aprovisionamiento de madera procedente de las sierras de Ávila y Segovia pero el agotamiento de éstas y el aumento de demanda para la construcción, dieron lugar a medidas de protección del paso de madera por el río, obligando a que los dueños de molinos lo permitieran (c.r. enero 1500; demandas de protección de los dueños de madera transportada por el río en ejemplos de 1509 y 1513).

3. LA RED VIARIA EN LA CORONA DE CASTILLA DURANTE LOS SIGLOS XVI Y XVII

La infraestructura viaria no experimentó cambios sustanciales antes de 1750 –escribe S. Madrazo–. En consecuencia, los viajes eran incómodos y los transportes de mercancías lentos y costosos²⁴: para muchos productos, no resultaba rentable llevarlo a cabo más allá de cierta distancia, salvo en casos de extrema necesidad, o como actividad complementaria de campesinos para llenar tiempos sin trabajo, o bien si había flujos de retorno de mercancías utilizando las mismas carretas o acémilas, o si se combinaba el transporte de varias mercancías en diversos tramos para compensar las pérdidas o limitar los tiempos sin uso de los medios de transporte.

²³ Jean-Pierre MOLÉNAT, “Les communications en Nouvelle Castille au xv^e siècle”, en *Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen Age*, Paris, 1981, pp. 155-162.- J. SÁNCHEZ SÁNCHEZ: “Caminos históricos Toledo-Córdoba por el valle de Alcudia”, *CH*, VII

²⁴ Los relatos y descripciones de viajeros son, a menudo, el mejor medio para conocer el estado de los caminos, las dificultades que ofrecían y la distancia recorrida en cada etapa, que podía variar mucho de una a otra, según el medio de transporte y la posibilidad de recambio de las caballerías. La bibliografía es muy amplia y se refiere, sobre todo, a los siglos XV al XVIII. Algunos ejemplos sobre época anterior: LUIS SERRANO-PIEDRECASAS FERNÁNDEZ, “Estella a Sevilla: un camino en 1352”, en *Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen-Age*, Paris, 1981, pp. 191-205 (comentarios al libro de M^a. Desamaparados SÁNCHEZ VILLAR, *Desde Estella a Sevilla, cuentas de un viaje. 1352*, Valencia, 1962).- Antonio GARGALLO y María José SÁNCHEZ USÓN. “Cuentas de un viaje en el siglo XIV: de Teruel a Zaragoza y Barcelona en 1362”, *Teruel*, 71 (1984), 47-136.

En todo caso, el transporte era un “cuello de botella” que dificultaba conseguir mercados interiores amplios y precios similares para productos de primera necesidad o de consumo masivo tales como cereales, alimentos no perecederos, materias primas o manufacturas textiles, con lo que también disminuía el valor de los mismos productos al limitar sus mercados. Pese a todo, los tráficos de mercancías en el interior peninsular y los destinados a otros países tenían gran importancia económica, combinando cuando era posible el transporte terrestre con el fluvial y, sobre todo, con el marítimo.

3.1. LOS CAMINOS

La falta de mejoras importantes en la infraestructura viaria se explica en parte por la ausencia de una política activa y continua del poder superior, la monarquía, en aquellas materias, aunque asegurara la protección legal de las vías públicas, de los viajeros y mercancías, y diera normas sobre policía, establecimiento de posadas o ventas y procedimientos de contratación de carretas y mulas. A veces asumió iniciativas concretas y tomó algunas medidas generales, pero habitualmente se limitaba al estímulo, autorización y control de las que llevaban a cabo los poderes locales, tareas que estaban a cargo del Consejo Real y de los corregidores dependientes de él, que presidían los municipios y juntas en cada ciudad o territorio.

Entre las escasas medidas directas tomadas por la monarquía destaca la orden de los Reyes Católicos, en 1495, para que se construyeran caminos carreteros (carriles) en el territorio del antiguo emirato de Granada, recién conquistado e incorporado a Castilla. Pero, en realidad, eran una vez más los poderes locales quienes tenían que hacerse cargo de la obra: habilitación de calzadas entre Granada y el valle del Guadalquivir, al cuidado de las autoridades de Granada, Jaén, Úbeda, Baeza, Alcalá la Real, Guadix y Loja, y construcción de “carriles” de Granada a Guadix, Baza y Almería, de Guadix a Andarax y a la Alpujarra, con ramales a la costa (Adra, Almuñécar), así como otros que comunicaran Ronda con Gibraltar y Sevilla, y Málaga con las ciudades del interior²⁵.

Los Reyes Católicos (1469-1516) y sus sucesores de la Casa de Austria se preocuparon, por lo tanto, de que los municipios cumplieran su obligación de mantener en buen estado los caminos en el territorio que correspondía a cada uno, pero la monarquía no asumió la responsabilidad de promover la construcción de nuevas vías ni de asegurar con cargo a los fondos de la Hacienda Real el mantenimiento de las ya existentes sino que se limitó a conceder licencias a las autoridades locales para efectuar repartos de impuestos directos, o establecer otros indirectos (sisas) o bien gastar parte de sus rentas habituales (propios) con los que financiar el arreglo o adobo y las nuevas obras de caminos y puentes²⁶. He aquí algunos ejemplos de aquellas medidas generales:

²⁵ Diego CLEMENCIN, *Elogio de la reina católica doña Isabel*, Madrid, 1821, pp. 236-262 (Ilustración XI).- ALZOLA MINONDO, p. 107.- F. J. RUBIATO LACAMBRA, “Evolución histórica de los caminos de Granada”, *CH*, VII

²⁶ David RINGROSE, *Imperio y península. Ensayos sobre historia económica de España (siglos XVI-XIX)*, Madrid, 1987, p. 68.

- 1497: orden de los reyes para que los municipios abran caminos carreteros en sus términos.
- 1500: instrucciones a los corregidores para que cuiden del reparo de caminos, puentes, pontones y alcantarillas, y eviten abusos en el cobro de derechos de tránsito.
- 1534: solicitud de las Cortes para que se hagan puentes y reparen caminos. Solicitan del rey que haya un diputado en cada ‘provincia’ u obispado para vigilar el estado de los caminos.
- 1537: las Cortes insisten en el deber de cuidado y reparación de caminos que atañe a los corregidores y alcaldes.
- 1538: las Cortes piden que los caminos se reparen a costa de los “propios” de cada concejo...
- 1592: denuncia de las Cortes ante el retraso y mala administración de las obras de puentes.

“Parece como si no pudiese salirse del “ir tirando” ante la imposibilidad de enfrentarse a una empresa con todos los visos de insoluble... Cúmulo de protestas y escasas realizaciones ... pero el problema no era de normas ... pocos pueblos hay que escapen de no tener algo que ver con la reparación de un puente, con el arreglo de un mal paso o con su participación en la factura de conservación de un tramo de camino ... Pero no hay que dejarse llevar de la masa documental referida a la reparación o construcción de un camino o un puente...”²⁷: no había una política inversora sistemática de la Corona ni de los municipios, más allá del mantenimiento y reparo indispensables, aunque también hubo realizaciones notables, sobre todo en la construcción de puentes durante los siglos XV y XVI.

Sin embargo, algunas instituciones de gobierno local, en ciudades que habían apostado de forma decidida por fundar su desarrollo en el fomento del comercio, mostraron especial interés por invertir en la mejora de la infraestructura viaria. Así lo indican los estudios relativos al País Vasco²⁸. Ya en 1500 consta un repartimiento de 150.000 m. para reparo del camino de Bilbao a Orduña, a petición de las Juntas de Hermandad de Vizcaya, Álava y Ayala²⁹. Otras iniciativas en época de los Reyes Católicos fueron la mejora del camino de Durango a Mondragón, en Guipúzcoa, de Villareal a Ochandiano y Durango, en Álava, a partir de 1491, y de Vitoria a Salinas de Añana, en Álava, para asegurar el tránsito de mercancías hacia Vizcaya, Guipúzcoa y La Rioja, apoyando el protagonismo de las plazas principales (Vitoria, Orduña, Salvatierra) en aquellos tráficos³⁰.

²⁷ MADRAZO, El sistema..., p. 70, 72.

²⁸ E. BARRENA OSORO y J. A. MARTÍN PAREDES, *Historia de las vías de comunicación en Guipúzcoa. 1/Antigüedad y Medioevo*; J. A. ACHÓN INSAUSTI, 2. *Edad Moderna (1500-1833)*, San Sebastián, Diputación Foral de Guipúzcoa, 1991.- M. J. TORRECILLA, I. AGUIRRE, J. A. BARRIO, *Guía del camino de Santiago en Bizkaia*, Bilbao, Diputación Foral, 1991.- M. C. de la HOZ DÍAZ DE ALDA, “Principales caminos en Araba hasta el siglo XVIII. Su importancia y financiación”, *Ibaiak eta Haranak. Guía del patrimonio histórico-artístico y paisajístico*, San Sebastián, 1990, pp. 113-128

²⁹ José Ángel GARCÍA DE CORTÁZAR, *Vizcaya en el siglo XV*, Bilbao, 1966, p. 158.

³⁰ ALZOLA MINONDO, p. 107.- C. GONZÁLEZ MÍNGUEZ, “Las Juntas Generales de Álava y la

En Bilbao, las autoridades locales, tanto el ayuntamiento como el Consulado, comprendieron muy pronto la necesidad de establecer una buena red de comunicaciones con las comarcas del interior de Castilla, para fomentar los intercambios comerciales. Por ello, desde el siglo XVI se comenzaron a abrir por los valles del Nervión y el Cadagua caminos que, partiendo del puerto bilbaíno, se proyectaban hacia el traspais castellano. Y, como consecuencia de las notables inversiones realizadas, en particular por cuenta del Consulado bilbaíno, los caminos de Vizcaya fueron celebrados en su época como ejemplares en relación con los del resto de España pero la obra principal, en el camino Bilbao-Orduña-Pancorbo-Burgos, que fue la apertura de la Peña de Orduña al tránsito de carretas, se realizó entre 1755 y 1767, cuando la monarquía ya había asumido la máxima responsabilidad en la mejora de la infraestructura viaria del reino³¹. Con esta tardía obra culminó la mejora de la vía de comunicación que desde hacía siglos hacía posible el denso tráfico de mercancías entre Burgos y Bilbao.

La otra salida habitual del comercio concentrado en Burgos hacia el Cantábrico era la que llevaba al puerto de Laredo pero, en este caso, las rivalidades locales bloquearon los proyectos de reforma que datan, también de la época de los Reyes Católicos: hubo un intento para trazar un camino carretero entre Burgos-Medina de Pomar-Laredo (26 leguas, unos 150 km.) Tomó la iniciativa de proponer el camino la Universidad de mulateros, viandantes y recueros de las merindades de Castilla la Vieja, enviando un procurador a los reyes para que se iniciara una información sobre caminos y puentes en mal estado. El Consejo Real encargó al corregidor de las Cuatro Villas (Laredo, Santander, Castro Urdiales y San Vicente de la Barquera) y al alcalde mayor de la merindad de Castilla Vieja que hicieran la pesquisa. Una vez enviada, el Consejo, los procuradores de las partes interesadas y las autoridades locales presentaron un “aprecio” o presupuesto de la obra a realizar, que ascendió a 1.098.208 m., incluyendo la construcción de dos puentes de cal y canto y el reparo de otros siete. El Consejo Real autorizó la realización de la obra, aunque ordenando que el uso del camino sería público y gratuito, de modo que el costo de su construcción sería asumido en sus tres cuartas partes por los vecinos de las ciudades y pueblos situados en la ruta, y en una cuarta parte por los mercaderes de la ciudad de Burgos. El proyecto no llegó a realizarse³².

Así, en los caminos entre la meseta y la costa cantábrica, fundamentales para el transporte de lana, se pudieron utilizar carretas desde los ranchos y lavaderos de lanas de las zonas de Cuenca, Soria y Segovia hasta llegar a las proximidades de la

infraestructura viaria del siglo XVI”, *CH*, II/1, 129-144.- César GONZÁLEZ MÍNGUEZ y María del Carmen de la HOZ, *La infraestructura viaria bajomedieval en Álava. Documentos para su estudio*, Vitoria, 1991: en 1498, los reyes autorizaron a la hermandad alavesa para imponer un “repartimiento” para sufragar las reparaciones de caminos en los “puertos” de comunicación con Vizcaya, Guipúzcoa y Logroño.

³¹ Vicente PALACIO ATARD, *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII. Notas para su estudio*, CSIC. Escuela de Historia Moderna, Madrid, 1960, pp. 48-51.

³² R. PÉREZ BUSTAMANTE, “El marco jurídico para la construcción y reparación de caminos (Castilla: siglos XIV y XV)”, en *Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen Age*, París, 1981, pp. 163-178.- E. ÁLVAREZ LÓPEZ, E. PEÑA BOCOS, “Un itinerario histórico: el camino Laredo-Burgos en la Edad Media”, *CH*, VIII.

Cordillera Cantábrica, pero desde allí tenían que emplear acémilas, hasta que se abrieron las nuevas rutas en los años 1750-1760 con el trazado del camino Reinosa-Santander y la ruptura de la Peña de Orduña, en el camino de Burgos a Bilbao.

Las autoridades municipales de la Corona de Castilla se significaron, a menudo, por su reticencia a comprometerse en la realización de costosas obras de mejora de las infraestructuras viarias, e incluso por su oposición a los proyectos de mejora que pudiesen amenazar sus intereses particulares a corto plazo, aunque sus efectos fuesen claramente positivos para el desarrollo económico del conjunto del reino y la integración de sus mercados. Así, resulta habitual encontrar noticias sobre resistencias de determinados núcleos de población a contribuir en la financiación de obras de reparación de caminos o puentes que se encontraban situados a relativa distancia de ellos, incluso en los casos en que eran habitualmente utilizados por sus propios vecinos en sus desplazamientos³³. Y, lo que es mucho más grave, las rivalidades entre distintas ciudades, que pugnaban por atraer hacia sí los principales flujos mercantiles, en más de una ocasión entorpecieron la realización de proyectos de mejoras significativas en la infraestructura para el transporte. Así, a pequeña escala, con relativa frecuencia determinadas ciudades se opusieron a la construcción de nuevos puentes, que podían favorecer el desplazamiento de los flujos comerciales hacia otros núcleos urbanos próximos, con el argumento de que contaban con privilegios que les aseguraban el derecho exclusivo a la percepción del impuesto de pontazgo en su comarca, y por consiguiente no se podían realizar nuevos puentes en ella³⁴.

3.2. LA NAVEGACIÓN FLUVIAL³⁵

Esta misma actitud de defensa a ultranza de los intereses particularistas locales contribuyó al fracaso de empresas más ambiciosas, como la que se planteó durante el reinado de Felipe II de canalizar el río Tajo entre Toledo y Lisboa, para establecer una vía de comunicación fluvial directa entre la submeseta sur y el Atlántico. Este proyecto encontró buena acogida en el rey Felipe II, que acababa de ceñir la corona

³³ Un ejemplo ilustrativo lo encontramos en el pleito que entre 1499 y 1505 enfrentó a la villa de Madrid con los lugares segovianos de Robledo de Chavela y Valdemorillo, como consecuencia de que la primera, con autorización de la monarquía, exigía a éstos que contribuyesen en el repartimiento realizado para reparar tres puentes sobre el Guadarrama, dañados por las crecidas. Entre los argumentos utilizados por estos dos lugares para no contribuir a la reparación de los puentes estuvo el de que si sus vecinos se desplazaban a Madrid no era porque les interesase, sino por hacer el favor a los madrileños de contribuir a su buen abastecimiento. Noticia de este pleito en M^a. Isabel DEL VAL VALDIVIESO, *Agua y poder en la Castilla bajomedieval. El papel del agua en el ejercicio del poder concejil a fines de la Edad Media*, Junta de Castilla y León, Valladolid, 2003, pp. 180 y ss.

³⁴ Por ejemplo en 1494 la ciudad de Nájera, en la Rioja, se opuso a que la villa de Arenzana realizase un nuevo puente sobre el Najerilla, alegando que ella percibía el pontazgo en sus puentes, y gozaba del privilegio para que no se pudiesen construir otros en sus inmediaciones. Noticia en M^a. Isabel DEL VAL VALDIVIESO, op. cit. p. 178.

³⁵ R. CÓRDOBA DE LA LLAVE, "Navegación y transporte fluvial en la Península Ibérica a fines de la Edad Media", *CH*, III, 215-234.

portuguesa en 1580, de modo que ya en 1582 se comenzaron a aplicar los estudios, ciertamente incompletos, que al respecto había realizado el ingeniero Juan Bautista Antonelli. Las obras que se realizaron a continuación resultaron insuficientes, aunque el Tajo llegó a ser navegable para barcazas entre Toledo y Alcántara y entre Alcántara y Abrantes. Pero Felipe II, abrumado por problemas más acuciantes, no prestó el apoyo financiero suficiente, de modo que este ambicioso proyecto, que podría haber dado lugar a un giro decisivo en las relaciones económicas y políticas entre España y Portugal, no llegó a culminar. Pero también tuvieron su parte de responsabilidad los poderosos enemigos con que contó el proyecto, entre ellos la ciudad de Sevilla, poco dispuesta a ceder protagonismo a su rival Lisboa, y que por consiguiente procuró impedir que saliese adelante el plan de Antonelli. A mediados del siglo XVII hubo nuevos estudios o “reconocimientos” sobre la posibilidad de hacer navegable el Tajo, debidos al ingeniero Carduchi y otros aún en los siglos XVIII y XIX³⁶.

Los proyectos para hacer navegable el río Duero en su tramo castellano-leonés no llegaron a pasar de diseños hechos por expertos alemanes durante la estancia de Maximiliano de Austria en Valladolid, como gobernador del reino, entre 1548 y 1550³⁷.

Tampoco dieron ningún resultado tangible los proyectos para mejorar la navegabilidad del río Ebro y proporcionar una adecuada salida al mar para la importante producción agrícola y lanera de Aragón. Los proyectos comenzaron a tomar forma a principios del siglo XVI, cuando se planteó la posibilidad de construir un gran canal navegable. En 1508, en efecto, Fernando el Católico dio autorización al concejo de Zaragoza para derivar aguas de cualquier río del reino a fin de facilitar la realización de este proyecto. Años más tarde, durante el reinado de Carlos I, se iniciaron las obras de la llamada Acequia Imperial, pero no progresaron de forma satisfactoria, y con el transcurso del tiempo se fueron acumulando los problemas, hasta que finalmente se abandonó la empresa. Habría que esperar a los años finales del siglo XVIII para que se reanudase en mejores circunstancias y nuevas técnicas hasta conseguir la apertura de la ansiada nueva vía navegable, el Canal Imperial de Aragón³⁸.

El río Guadalquivir era navegable desde tiempos antiguos para barcos de mar entre Sanlúcar de Barrameda, en la desembocadura y Sevilla, y para barcas fluviales entre esta ciudad y Córdoba: las noticias de los siglos XIII al XV señalan la existencia de “barqueros” sevillanos organizados en corporación desde tiempos de Alfonso X y tráficos regulares entre Sevilla y Córdoba, como la barca “yente y viniente” para el transporte de pescado, así como la existencia de diversos embarcaderos entre Sevilla y Sanlúcar, para facilitar la carga y descarga de productos que

³⁶ Antonio LÓPEZ GÓMEZ, *La navegación por el Tajo. El reconocimiento de Carduchi en 1641 y otros proyectos*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1998.

³⁷ Nicolás GARCÍA TAPIA, *Técnica y poder en Castilla durante los siglos XVI y XVII*, Junta de Castilla y León, 2003 (2ª ed.), pp. 47-60.

³⁸ Guillermo PÉREZ SARRIÓN, *Agua, agricultura y sociedad en el siglo XVIII. El canal imperial de Aragón, 1766-1808*, Institución Fernando el Católico, Zaragoza, 1984.

transportaban los barcos que remontaban el río desde el Atlántico o regresaban a él desde el puerto o arenal de Sevilla, pero de ello trataremos al estudiar la importancia del transporte marítimo³⁹.

Las trabas y dificultades con que tropezaba el transporte fluvial eran siempre las mismas: por una parte, los peajes, por otra, más importante, las presas o azudas para molinos harineros, con sus “pesqueras” y “caños” anexos para la explotación de la pesca, y otros obstáculos semejantes. Las órdenes regias o municipales ordenando dejar pasos libres a menudo no se cumplían bien y los comerciantes, o los barqueros, asociados, tampoco conseguían resolver este problema de forma duradera: el en Ebro, el Consulado de comercio de Zaragoza tuvo competencias sobre el asunto desde 1304; en el Guadalquivir, Pedro I dictó algunas órdenes en 1351 para proteger a los barqueros que iban o venían de Córdoba.

3.3. PUENTES

Las iniciativas para la construcción y reparación de puentes fueron muy numerosas hasta alcanzar, en los siglos XV y XVI, tal intensidad que se puede hablar de mejora y renovación más que de simple mantenimiento de la situación anterior. No consideraremos aquí la función importantísima que tuvieron los numerosos puentes de madera, ni los de barcas, de los que el ejemplo más conocido es el de Triana, en Sevilla, sobre el Guadalquivir, existente ya en época musulmana, reparado con regularidad, y que no fue sustituido hasta los años treinta del siglo XIX debido a la imposibilidad de asentar pilares en el fondo del río.

En otros muchos casos, la construcción de puentes fue posible, aunque sin suspender el sistema de bóveda de medio punto, que había sido el elemento esencial de los puentes romanos. España conserva aún una rica tipología de puentes medievales: defensivos, con torres a sus extremos y, a veces, en medio; por ejemplo, el puente de Frías, en Burgos, de finales del siglo XIV en su forma actual, los de Alcántara y San Martín, en Toledo, el romano de Córdoba con la torre de la Calahorra construida por Alfonso XI, o el de Besalú, en Gerona, sobre el Fluviá, data del XII, con refomas y torres defensivas a finales del XIV. Camineros, como los del Camino de Santiago en Canfranc, Jaca y Puente la Reina, o los catalanes de Camprodón, San Juan de las Abadesas; el “puente del diablo” de Martorell sobre el Llobregat⁴⁰. A veces, un nuevo puente dio lugar a la aparición de una población, como sucedió con el “pontón de don Gonzalo”, sobre el río Genil, núcleo de Puente Genil, en el siglo XV.

En Galicia, como en otras partes, el cruce de los ríos no sólo presentaba dificultades técnicas sino también otras políticas, derivadas de la lucha por su control

³⁹ Miguel Ángel LADERO QUESADA, “Puertos de Andalucía en la Baja Edad Media: Sevilla y Málaga”, en E. Poleggi, ed., *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia*, Génova, 1989, pp. 133-140.- Antonio COLLANTES DE TERÁN y Antonio Miguel BERNAL, “El puerto de Sevilla, de puerto fluvial medieval a centro portuario mundial (siglos XIV-XVII)”, en *I porti come impresa economica. XIX Settimana di Studi, Prato, 2-6 maggio 1987*, Florencia, 1988, pp. 729-824.

⁴⁰ Juan J. ARENAS DE PABLO, “Los puentes en la Baja Edad Media”, en *Tecnología y sociedad: las grandes obras públicas en la Europa medieval. XXII Semana de Estudios Medievales de Estella*, Pamplona, 1996, pp. 111-151 (numerosas ilustraciones).

con objeto de obtener beneficio de los derechos de tránsito. Había muchos “barcos” para atravesar “el tramo Sil-Miño que corta como un foso todo el sur de Galicia, de parte a parte”: a menudo se trataba de pontones o grandes almadías montadas sobre cascos de botes, como por ejemplo el “barco” de Orense, con capacidad para “veinte rocines cargados, con sus mozos” en el siglo xv, cuando el gran puente de piedra “romano” (reconstruido en el siglo xiii) estuvo inutilizado muchos años “mientras las barcas del concejo y del cabildo hacían su agosto” (E. Ferreira).

La construcción o reparación de puentes sobre el Tajo y sus afluentes se intensificó en el siglo xv, a menudo para atender las necesidades de tránsito del ganado trashumante. En 1455, Enrique IV ordenaba que no se impidiera la libre construcción de puentes, siempre que no se cobrara en ellos derechos de tránsito. Así había sucedido con el nuevo puente franco de derechos de paso hecho en la nueva población de Villafranca de la Puente del Arzobispo, o con el de Zulema, en Alcalá de Henares, ambos de finales del siglo xiv y debidos a la iniciativa del arzobispo don Pedro Tenorio. En la misma región, ya en el xv, se alzaron los de La Puebla de Montalbán, Talavera (sobre el Tajo y el Alberche), Candeleda, Torrijos, reconstruido sobre el río Guadarrama o, más al sur, Villarta de los Montes y Alía: estos tres por acuerdos entre la Mesta y las autoridades locales. Además, claro está, de los dos puentes de Toledo, el de Alcántara y el de San Martín, reconstruido éste a finales del siglo xiv, y de la barca de paso sobre el Tajo que los completaba⁴¹.

Por aquellos años, en Aragón, hallamos un buen ejemplo de nueva construcción sufragada con repartimientos entre los vecinos: es la del Puente de Piedra de Zaragoza, a partir de 1401, concluido en 1440⁴².

En general, las iniciativas para la construcción o mejora de puentes se multiplicaron en toda la Corona de Castilla en tiempo de los Reyes Católicos, según lo demuestran las numerosas licencias e informaciones elaboradas por el Consejo Real a instancia de autoridades locales: hay noticia de más de cuarenta entre 1475 y 1495⁴³. Las obras continuaron en el siglo xvi, entre ellas, en la cuenca del Duero, las reparaciones del “puente mayor” de Valladolid en 1490 (data de finales del siglo xi) y del de Palencia en 1506, la construcción del puente de Cabezón, sobre el río Pisuerga, en 1536, o la del de San Marcos, en León, ya en 1598, o bien la reconstrucción del de Santa María, en Burgos, en 1578, por citar algunos ejemplos destacados en la misma región⁴⁴. En otras, también en tiempo de los Reyes Católicos, se

⁴¹ MOLÉNAT, “Les communications en Nouvelle Castille...”.

⁴² María Luisa LEDESMA RUBIO, “Aportación al estudio del Ebro a su paso por Zaragoza: el Puente de Piedra”, en *IV Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, Palma de Mallorca, 1959, I, pp. 325-336.- M^a Teresa IRANZO MUÑO, *La peripecia del Puente de Piedra de Zaragoza durante la Edad Media*, Zaragoza, 2005.

⁴³ R. PÉREZ BUSTAMANTE, “El marco jurídico...” (posibilidad de continuar el recuento más allá de 1495, con documentación de AGS, RGS y Cámara de Castilla).- Relaciones de obras públicas del reinado en Diego CLEMENCÍN, *Elogio de la reina católica doña Isabel*, Madrid, 1820, p. 245, y en LLAGUNO Y AMIROLA y CEÁN BERMÚDEZ, *Noticia de los arquitectos y Arquitectura...*, Madrid, 1829, I, p. 115. Un resumen en S. MADRAZO, *El sistema...*, pp.68-70.

⁴⁴ GARCÍA TAPIA, *Técnica y poder en Castilla...*, pp. 19-46.- Adela GONZÁLEZ VEGA, “La reparación de caminos y puentes en la provincia de León actual, desde el reinado de los Reyes Católicos hasta fines del siglo xvi”, *Cuadernos de Investigación Histórica* (Madrid), 10, 1986.

construyeron o rehicieron los de San Vicente de la Barquera, atravesando la ría (es el “puente de la maza”, que se construía aún en 1537, con un kilómetro de longitud); Cádiz, mejorando la unión entre la ciudad y Puerto Real, recién fundada en tierra firme, o Ciudad Rodrigo, por citar tres ejemplos relevantes.

Otros ejemplos, todos en el XVI: puentes de Almaraz (Tajo, 1537), Benamejé y Puente Genil (ambos de Hernán Ruiz el joven); el de Mazuecos, sobre el Guadalquivir, en el camino de Baeza a Jimena (1570) y el de Ariza, al N. de Úbeda: obras singulares de Andrés de Vandelvira. O, de Juan de Herrera, “la nueva puente segoviana” sobre el Manzanares y otro sobre el Guadarrama, en el camino a El Escorial.

4. CRECIMIENTO ECONÓMICO, DESARROLLO URBANO, CAMINOS Y TRANSPORTES EN LA CASTILLA DEL SIGLO XVI

4.1. CRECIMIENTO ECONÓMICO Y RED URBANA

La ausencia de mejoras significativas en la infraestructura viaria impidió la consecución de progresos en los sistemas de transporte y dio lugar a que aparecieran auténticos “cuellos de botella”, como el que hemos descrito para el caso del transporte de las lanas, pero no fue suficiente obstáculo para que España en su conjunto, y muy en particular la Corona de Castilla, experimentasen durante gran parte del siglo XVI un sostenido crecimiento económico, que se tradujo en la consolidación de una dinámica y bien integrada red urbana en el interior peninsular⁴⁵.

Burgos, en el N.E. de Castilla, era entonces un próspero centro mercantil de proyección internacional cuyos mercaderes tuvieron una notable presencia en los principales mercados europeos, a la vez que desarrollaron una intensa actividad mercantil en todo el interior peninsular, muy diversificada pero que tenía sus principales intereses en la compra de lanas para su exportación y la distribución de paños de importación y de materias primas, principalmente colorantes, para la manufactura pañera castellana⁴⁶. Junto a este gran centro mercantil, en las regiones del interior de la Corona de Castilla se desarrollaron numerosos y dinámicos centros manufactureros, que también contaban con activas comunidades de mercaderes. Entre ellos cabe destacar para el ámbito de la submeseta norte a Valladolid como centro mercantil y político, a Segovia, sede de una de las más prósperas manufacturas de paños de la Península⁴⁷, y para el ámbito de la submeseta sur a Toledo, ciudad que mantuvo intensas relaciones comerciales por vía terrestre con el

⁴⁵ Hilario CASADO ALONSO, “Crecimiento económico y redes de comercio interior en la Castilla septentrional (Siglos xv y xvi)”, en J.I. FORTEA PÉREZ (Ed.), *Imágenes de la diversidad. El mundo urbano en la Corona de Castilla (Siglos xvi-xviii)*, Santander, 1997, pp. 283-322. Bartolomé YUN CASALLILLA, *Marte contra Minerva. El precio del Imperio español, c. 1450-1600*, Crítica, Barcelona, 2004.

⁴⁶ Vid. Hilario CASADO ALONSO, “El comercio internacional burgalés en los siglos xv y xvi”, *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos, 1984, vol. I, pp. 175-247.

⁴⁷ Ángel GARCÍA SANZ, “Mercaderes hacedores de paños en Segovia en época de Carlos V: Organización del proceso productivo y estructura del capital industrial”, *Hacienda Pública Española*, 108-9 (1987), pp. 65-79.

reino de Valencia, donde sus vecinos tomaron contacto con la manufactura sedera, que pasó a desarrollarse con fuerza en Toledo a partir del siglo XVI. Además, la producción pañera experimentó una notable expansión durante la primera mitad del siglo XVI en otras muchas ciudades de la meseta, como Cuenca, Ávila, Zamora o Soria, y en un número aún mucho mayor de poblaciones de carácter rural, situadas preferentemente en determinadas comarcas como las de los Cameros o la Tierra de Campos. Y, gracias a esta notable expansión de la manufactura pañera castellana, la comercialización de los tejidos de producción local pudo contribuir de forma decisiva a la dinamización de los intercambios mercantiles por vía terrestre en el interior peninsular durante el siglo XVI, que se canalizaron a través de una densa red de ferias, que habían comenzado a experimentar un notorio auge desde el siglo XV⁴⁸.

La celebración de ferias, a las que mercaderes de muy diversas y lejanas procedencias llevaban a vender sus mercancías, contribuyó mucho en esta época al desarrollo económico y demográfico de numerosos núcleos urbanos de la meseta castellana, de entre los que cabe destacar por su especial relevancia a Medina del Campo. Gracias a sus dos ferias anuales, celebradas en mayo y en octubre, que fueron instauradas a comienzos del siglo XV, y que a fines de este mismo siglo ya habían adquirido una proyección auténticamente internacional, esta villa del centro del Valle del Duero se había convertido a mediados del siglo XVI en uno de los núcleos urbanos más prósperos y dinámicos de la Corona de Castilla. Dada la importancia alcanzada por sus ferias como punto de contratación de lana, cereales, paños y otros productos, fueron muchos los mercaderes de las más diversas regiones de la Corona de Castilla, y de otros reinos y países hispanos como Portugal, Aragón, Valencia y Cataluña, que acudieron con regularidad a Medina del Campo a comprar y vender mercancías. Y, aunque no en todos los casos, era bastante habitual que hiciesen conducir por arrieros y carreteros los productos que deseaban vender hasta la propia Medina, para que allí pudiesen comprobar su calidad los potenciales compradores. Del mismo modo, muchas mercancías de importación que entraban en la Península por los puertos del Cantábrico eran llevadas también a Medina del Campo para ser revendidas a los numerosos mercaderes que desde todos los rincones de España acudían allí a proveerse de productos para sus tiendas⁴⁹. Como consecuencia, en torno a los meses feriales, muchas acémilas y carretas concurrían a Medina, planteándose incluso una abierta competencia entre mercaderes por asegurarse los servicios de transportistas que hiciesen llegar a tiempo sus mercancías a las ferias⁵⁰.

⁴⁸ Vid. Miguel Ángel LADERO QUESADA, *Las ferias de Castilla. Siglos XII al XV*, Madrid, 1994.

⁴⁹ Vid. Francis BRUMONT, "Le coût du transport entre Bilbao et Medina del Campo vers 1570", *Annales du Midi*, I-III (1982), pp. 103-10.

⁵⁰ Por ejemplo, en 1517 Martín de Uribe, procurador de los mercaderes de Burgos, denunció que los carreteros y mulateros a quienes éstos contrataban para que les transportasen sus mercancías a las ferias de Medina del Campo y otras, con frecuencia las dejaban en el camino, sin llegar a los lugares de destino, para volver a hacer otro viaje, y por este motivo las mercancías no llegaban a tiempo a las ferias. AGS, RGS, V 1517.

Teniendo en cuenta todo esto, resulta comprensible que en la primera mitad del siglo XVI fuese precisamente en el entorno de Medina del Campo donde mayor densidad alcanzó la infraestructura viaria. Así lo pone de manifiesto el conocido repertorio de caminos de España que publicó en 1546 el valenciano Juan de Villuga⁵¹. Y, según los testimonios de algunos contemporáneos, como el del italiano Andrea Navagero, que realizó un viaje por la Corona de Castilla entre 1524 y 1526, se trataba de los caminos más frecuentados del conjunto de la Península Ibérica. La intensidad de las relaciones económicas establecidas entre Medina del Campo y otras ciudades de la submeseta norte como Burgos, Logroño, Soria, Segovia y Ávila, y de la submeseta sur, como Toledo, Madrid, Guadalajara y Cuenca, explica, por otra parte, que también se alcanzase una elevada densidad caminera en todo el espacio en que se situaban estos centros urbanos, es decir, a grandes rasgos, en la mayor parte de la submeseta norte, sobre todo entre el Duero y el Sistema Central, y en los sectores septentrionales y occidentales de la submeseta sur. A este respecto conviene tener en cuenta, para explicar la intensidad de los intercambios comerciales en esta extensa región del interior castellano, a caballo del Sistema Central, que junto a las grandes reuniones feriales de proyección internacional celebradas en Medina del Campo, Medina de Ríoseco y Villalón, proliferaron otras muchas de segundo rango, pero muy concurridas por mercaderes de paños y de especias, que con frecuencia tuvieron como escenario pequeñas ciudades del sector occidental de la submeseta sur, como es el caso de Alcalá de Henares, Tendida, Torija o Pastrana. Esta tupida red de ferias con proyección comarcal y regional, a las que, por otra parte, no dejaban de acudir mercaderes extranjeros, bien portugueses o bien de la Corona de Aragón, contribuyó decisivamente a la consolidación de una densa red urbana en las tierras de la meseta castellana a ambos lados del Sistema Central, que experimentaron un rápido proceso de urbanización durante el siglo XVI, al incrementarse de forma significativa el número de ciudades con más de 5.000 habitantes⁵².

Con el transcurso del tiempo, sin embargo, Medina del Campo fue perdiendo importancia como centro de intercambio de mercancías, conforme sus ferias se fueron especializando cada vez más en el desempeño de funciones financieras, relacionadas con la concertación y el pago de letras de cambio y la liquidación de deudas contraídas en operaciones mercantiles. Y, como consecuencia, la afluencia de carretas y acémilas cargadas de productos para la venta comenzó a descender, sin llegar, no obstante, a verse seriamente afectada hasta que, en las últimas décadas del siglo las ferias entraron en una profunda crisis en su vertiente financiera, de la que ya nunca volvieron a recuperarse⁵³.

⁵¹ Pedro Juan de VILLUGA, *Repertorio de todos los caminos de España*, Medina del Campo, 1546 (Edición facsímil en Nueva York, 1902). Estudiado por G. MENÉNDEZ-PIDAL, *Los caminos en la historia de España*, Madrid, 1951). A completar con Alonso de MENESES, *Repertorio de caminos*, Alcalá de Henares, 1576: Meneses ordena el repertorio de Villuga pero apenas añade datos.

⁵² Vid. E.J. VELA SANTAMARÍA, "El sistema urbano del Norte de Castilla en la segunda mitad del siglo XVI", en L.A. RIBOT, Y L. DE ROSA, *Ciudad y mundo urbano en la Corona de Castilla (S. XVI-XVIII)*, Santander, 1997, pp. 129-63.

⁵³ Vid. Felipe RUIZ MARTÍN, "Las ferias de Castilla" en Eufemio LORENZO SANZ, (Coord.), *Historia de Medina del Campo y su Tierra. Auge de las ferias. Decadencia de Medina*, vol. II, Valladolid, 1986, pp. 269-300.

La pérdida progresiva de importancia de Medina del Campo como centro redistribuidor de mercancías propició, no obstante, que dicho papel fuese asumido cada vez en mayor grado, por lo que afecta a las mercancías de importación, por las propias ciudades portuarias a través de las que dichas mercancías llegaban a la Península. Entre ellas cabe destacar a Bilbao, ciudad que ya en el siglo XVI funcionó como un auténtico mercado internacional, donde mercaderes de muy variada procedencia contrataban mercancías, bien para exportarlas a otros países europeos, como en el caso de la lana, o bien para redistribuirlas por el interior peninsular, como hicieron los mercaderes-arrieros yangüeses, que se hacían cargo de su transporte a lomos de acémilas hacia los más diversos puntos del interior peninsular⁵⁴. Pero, como veremos, la gran hora de estas ciudades portuarias llegaría más tarde, tras la repentina desintegración del sistema urbano de la meseta castellana que tuvo lugar en la primera mitad del siglo XVII.

4.2. LA RED VIARIA EN EL REPERTORIO DE VILLUGA: ANÁLISIS MONOGRÁFICO

Tanto Villuga como Meneses describen en sus itinerarios una red viaria de 18.000 km. aproximadamente, cuya densidad es muy distinta según ámbitos regionales⁵⁵. Hay que tener presente que dejan fuera de sus descripciones casi todos los caminos menores, de ámbito local y comarcal. En líneas generales, ambos autores describen “una red viaria irregular”, “falta de ordenación ... de planificación centralizada, una red viaria reticulada, sin puntos o ejes focalizadores, con mayor concentración en el centro de Castilla, la zona más poblada y de mayor actividad, y ausencia de caminos en amplias zonas de la Península Ibérica”. He aquí algunas características principales de la red viaria:

1. Persistencia, deteriorada, de los itinerarios de las antiguas calzadas romanas.
2. Persistencia de los caminos de peregrinación medievales hacia santuarios y algunos monasterios.
3. Confluencia o abundancia de caminos en las ciudades que fueron en algún momento asiento de la Corte y sus alrededores: Toledo, Madrid, Valladolid. Monzón en Aragón.
4. Caminos desde el interior hacia los puertos importantes: Barcelona, Alicante, Valencia, Málaga y Sevilla.
5. Los vacíos y zonas menos densas de la red itineraria descrita por Villuga y Meneses se encuentran en zonas próximas a los Pirineos, en el N.O. leonés y asturgalaico, al norte del Camino de Santiago; a lo largo de la frontera

⁵⁴ Vid. Máximo DIAGO HERNANDO, “Comerciantes campesinos en la Castilla bajomedieval y moderna: La actividad mercantil de los yangüeses entre los siglos XIV y XVII”, *Historia. Instituciones. Documentos*, 32 (2005), pp. 115-144.

⁵⁵ MADRAZO, *El sistema ...*, pp. 32 a 50.- GARCÍA TAPIA, *Técnica y poder...*, p. 45.- J. I. URIOL, “Algunas observaciones a los Repertorios de Villuga y Meneses”, *CH*, I/1, 329-334.- A tener en cuenta la obra, algo anterior, de Hernando Colón: M. CRIADO DE VAL, “La Cosmografía de Hernando Colón”, *CH*, I/1, 335-350.

portuguesa, de N. a S., entre el límite y la “*via de la plata*”, aunque había un camino que seguía la frontera, de Ciudad Rodrigo a Badajoz. En la cuenca del Guadiana destacaba el gran vacío de caminos entre el macizo de las Villuercas al N., Sierra Morena al S., Ciudad Real al E. y Mérida al O. También estaban mal servidas las zonas costeras, puesto que se prefería trazar caminos algo más al interior, ante los riesgos de sufrir asaltos de corsarios y piratas: un ejemplo evidente lo ofrece la costa mediterránea entre Málaga y Alicante.

6. “La mayor concentración viaria estaba en el centro de Castilla, en torno al eje Valladolid-Toledo, que reunía las zonas más dinámicas y de mayor densidad demográfica”.

“El polígono comprendido entre Burgos, Valladolid, Zamora, Salamanca, Ávila, Toledo y Madrid se hallaba cruzado por 4.000 kilómetros de caminos, mucho más frecuentados que el resto de los que cruzaban el territorio”, escribe María Montañez, y Santos Madrazo insiste en la misma observación sobre “el abigarramiento de ese polígono interior inscrito por los vértices de Burgos, Guadalajara, Toledo, Ávila, Salamanca y Astorga ... con una densidad viaria cuatro veces superior a la media peninsular, diez veces más elevada que la de algunas zonas litorales y aún más respecto a Asturias, Galicia, Huesca, Gerona, Huelva, Cádiz o Almería”.

Había, evidentemente, una relación entre densidad de la red viaria y población. En el siglo XVI “Zamora estaba más poblada que Vizcaya y Cataluña tenía menos habitantes y densidad demográfica que Extremadura”. Pero esto, a su vez, se debía al crecimiento urbano estimulado por el comercio y las manufacturas.

“Sobresalen en esta malla –continúa el mismo autor– los centros de Burgos, Segovia, Ávila, Valladolid, Zamora, Salamanca, Toledo y Madrid, pero también los de León, Palencia, Tordesillas, Medina de Rioseco, Medina del Campo, Benavente, Toro, Peñafiel, Aranda de Duero, Burgo de Osma. Soria, Olmedo, Alba de Tormes, Arévalo, El Espinar, Cebreros, Illescas, Alcalá de Henares, Sigüenza, Guadalajara, Ocaña, Oropesa... Talavera, Plasencia, Béjar, Talamanca, Hita, Cogolludo, Atienza, Brihuega, Sigüenza...”

“Burgos es la encrucijada norteña convertida, durante los siglos XV y XVI, en un centro económico de primer orden. Los caminos, que habían influido en el nacimiento y evolución de la ciudad, se multiplicaban poniendo de manifiesto no sólo su ubicación estratégica y su significado comercial sino la configuración de su núcleo urbano con plazas, puertas y mercados”. Burgos concentraba la lana que se exportaba por los puertos del Cantábrico. Concentraba las mercancías procedentes de Cataluña, Aragón, Navarra y Rioja a través del “camino francés” y las encaminaba por él hacia el interior castellano y leonés, o bien por la ruta del Arlanzón y Pisuerga directamente a Valladolid, Medina de Rioseco y Medina del Campo (“la arteria Burgos-Valladolid-Medina del Campo). Además. vía directa de Burgos a Segovia y Madrid por Roa, y a Levante por San Esteban de Cormaz y Cuenca...”

“Toledo y Madrid constituyen los nudos de recepción e irradiación caminera al sur de la sierra. Además de sus enlaces con Segovia, dispone Toledo, según Villuga,

de un doble itinerario para Valladolid, el de carros por Guadarrama y el de caballos por Cebreros, que acortaba el camino en casi 50 km. Persiste Toledo como paso obligado de la antigua vía romana de Mérida a Zaragoza y continúa en uso la línea de Toledo a Córdoba⁵⁶. Otros dos itinerarios levantinos y un tercero por Cuenca y Teruel conectaban la ciudad imperial con el Mediterráneo”.

4.3. LOS MEDIOS DE TRANSPORTE: CARRETERÍA. ARRIERÍA. CORREOS

El crecimiento económico y los avances en la constitución de una bien integrada red urbana en el interior peninsular durante los siglos XV y XVI, tuvieron lugar en un contexto de mantenimiento de la infraestructura viaria heredada de los siglos anteriores. Pero, por supuesto, las infraestructuras heredadas se mantuvieron en mejor estado en unas regiones que en otras donde el menor trasiego de personas y mercancías propiciaría incluso que se terminasen en gran medida perdiendo antiguas vías de comunicación.

Hay que preguntarse, también, si este estancamiento de las infraestructuras se dio también en lo referente a los medios de transporte. Algunos autores se sienten inclinados a pensar que así fue, como es el caso de Santos Madrazo, quien sostiene que con anterioridad al siglo XVIII la demanda de servicios de transporte fue atendida en España de forma preferente por arrieros, que en su gran mayoría eran transportistas no profesionales⁵⁷. Pero hay que matizar mucho esta afirmación porque, en primer lugar, no es cierto que los arrieros fueran mayoritariamente transportistas no profesionales, sino que también hubo muchos que eran auténticos empresarios del transporte, o que combinaban las actividades de transportistas con las de mercaderes⁵⁸. Y, en segundo lugar, hubo un evidente desarrollo de la carretería a partir del reinado de los Reyes Católicos, que, aunque imposible de cuantificar, es confirmado por numerosos indicios, entre los que el más atendido hasta ahora por los autores ha sido el del desarrollo institucional de la Cabaña de Carreteros, que

⁵⁶ J. CORCHADO SORIANO, “El camino de Toledo a Córdoba”, *Anuario de Historia Económica y Social*, 1 (1968), 621-634.- Susana ARBAIZAR GONZÁLEZ, *El camino de Andalucía: itinerarios históricos entre la Meseta y el Valle del Guadalquivir*, Madrid, 1993.

⁵⁷ Santos MADRAZO, *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850*, I, p. 76. Indica este autor que el mal estado de la red orientaba sobre el medio de transporte a emplear, de modo que, aunque no fuera imposible el uso del carro, éste no alcanzó un desarrollo importante hasta el siglo XVIII.

⁵⁸ Santos Madrazo sólo reconoce la condición de transportistas profesionales a los arrieros maragatos, de la provincia de León. *Ibid.* vol. II, p. 430 (Sobre la importancia de este grupo de mercaderes-transportistas Vid. L. M. RUBIO PÉREZ, *La burguesía maragata. Dimensión social, comercio y capital en la Corona de Castilla durante la Edad Moderna*, León, Universidad, 1995). Pero lo cierto es que ya los hubo desde el período bajomedieval en otras regiones. Un caso interesante lo tenemos en la Tierra de Yanguas. Vid. Máximo DIAGO HERNANDO, “Comerciantes campesinos en la Castilla bajomedieval y moderna: La actividad mercantil de los yangüeses entre los siglos XIV y XVII”, *Historia. Instituciones. Documentos*, 32 (2005), pp. 115-144. Aunque de desarrollo más tardío, también es ilustrativo el caso de algunos pueblos segovianos estudiados por J. U. BERNARDO SANZ, *Trigo castellano y abasto madrileño. Los arrieros y comerciantes segovianos en la Edad Moderna*, Junta de Castilla y León, Valladolid, 2003.

obtuvo importantes privilegios de la monarquía⁵⁹. Que los carreteros comenzaron a recibir numerosos privilegios a partir del reinado de los Reyes Católicos es un hecho bien conocido, aunque convendría precisar que estos monarcas no fueron los iniciadores de dicha política, que ya contaba con precedentes, de alcance ciertamente más limitado, debidos a sus antecesores. He aquí un resumen de tales privilegios:

- Pragmática de 1497 sobre reparación de caminos y carriles por cada conejo en su término y libre circulación de los carreteros.
- Febrero de 1498, regulación del pago de portazgos y montazgos.
- Marzo de 1499: licencia para que los bueyes de los carreteros puedan pasar a su paso por los baldíos y comunales.
- Mayo de 1499: licencia para que los carreteros puedan cortar la madera que necesiten para reparar sus carretas.
- 1505 (Leyes de Toro): se regula la forma de requerir el servicio de carretas, previa autorización del juez del lugar y pagando anticipadamente (25 m/día la carreta de bueyes, 40 la de acémilas; se estipula un recorrido de ocho leguas diarias. El retorno de vacío se paga a mitad de precio)⁶⁰.

Los autores citados no interpretan este fenómeno como prueba de desarrollo de un grupo de carreteros transportistas profesionales que la monarquía habría tratado de potenciar mediante la concesión de privilegios para favorecer el desarrollo económico del reino por vía de la intensificación de los intercambios comerciales. Así, Madrazo advierte que la existencia de la Real Cabaña de Carreteros no debe hacernos creer que el tráfico peninsular estaba perfectamente asistido por las agrupaciones locales de carreteros privilegiadas por la Corona⁶¹. Y, por su parte, Ringrose estima que los servicios de los carreteros estaban en gran medida monopolizados por la propia monarquía, que comenzó a privilegiarlos a raíz de la guerra de Granada, cuando se demostró la utilidad de sus prestaciones en el transporte de la artillería y de determinados víveres para el aprovisionamiento de los ejércitos⁶².

La falta de estudios de carácter local o regional, que permitan profundizar en el conocimiento de los sistemas de transporte utilizados en los distintos ámbitos de la geografía peninsular durante el siglo XVI, dificulta sin duda la tarea de someter a comprobación las hipótesis de estos autores que se muestran tan escépticos en torno a la participación a gran escala de carreteros en el transporte de mercancías por cuenta de particulares en fechas anteriores al siglo XVIII. Pero hay suficientes indicios para pensar que el recurso a carreteros como transportistas profesionales

⁵⁹ Vid. David RINGROSE, "Gobierno y carreteros en España, 1476-1700", en *Imperio y península. Ensayos sobre historia económica de España (Siglos XVI-XIX)*, Siglo XXI, Madrid, 1987, pp. 60-79.

⁶⁰ Pedro GIL ABAD, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros. Burgos-Soria*, Burgos, 1983.- José TUDELA, "La cabaña real de carreteros", en *Homenaje... Ramón Carande*, Madrid, 1963.

⁶¹ Santos MADRAZO, op. cit. vol. I, p. 77.

⁶² Vid. David RINGROSE, "Transporte y estancamiento económico en la Castilla del siglo XVIII", en *Imperio y península...* pp. 80-113, en especial pp. 81-82.

se intensificó de forma apreciable en el transcurso del siglo XVI, gracias a la expansión de los intercambios que entonces tuvo lugar, y no decreció en la siguiente centuria, pese a la contracción de la actividad económica que entonces afectó con especial intensidad al interior de la Corona de Castilla.

En primer lugar, la función de los carreteros en el transporte de lana era fundamental, a pesar de que en la mayor parte de los casos las carretas no podían llegar hasta los puertos marítimos donde la mercancía se había de embarcar con destino a la exportación, y era imprescindible recurrir a acémilas para las fases finales de los trayectos. Pero esto era más cierto para los puertos cantábricos que para los mediterráneos: así, por ejemplo, conocemos contratos de transporte de lana en carreta desde la zona de Toledo y Uclés hasta el puerto de Cartagena, en el siglo XV. La velocidad de las carretas oscilaba entre 20 y 35 km/día y la duración de un viaje Toledo-Cartagena se estimaba en 12 a 20 días⁶³. Por lo que toca a otras mercancías, como carbón, cereal, hierro, pescado, sal e incluso vino, los testimonios sobre la participación de carreteros en su transporte a largas distancias son también relativamente numerosos, aunque todavía están sin estudiar la mayor parte de los documentos notariales y judiciales donde más abunda este tipo de noticias.

Así, pues, el crecimiento económico y el desarrollo urbano de los siglos XV y XVI propiciaron cambios en el uso de unos y otros medios de transporte, pese al estancamiento de las infraestructuras viarias. Y entre dichos cambios destacaríamos el auge de grupos de transportistas profesionales, tanto carreteros como arrieros, que procedían de muy diversas comarcas rurales de la Corona de Castilla, situadas preferentemente en zonas de montaña de la Cordillera Cantábrica, el Sistema Central y el Sistema Ibérico, que gracias a ello lograron en aquellos siglos unos niveles de desarrollo económico y demográfico superiores con frecuencia a los de las tierras llanas más próximas, con mejores aptitudes para el cultivo del cereal.

La proporción de capacidad de transporte muestra que se utilizaba mucho más y para más tipos de transporte la arriería que la carretería, pese a los progresos de ésta última. Ya en el siglo XVIII habría 3.000 a 4.000 carros de “profesionales estables”, con unas 16.000 mulas, frente a 300.000 a 400.000 caballerías empleadas por acemileros y arrieros profesionales u ocasionales... Es decir, 2.000 Tm de capacidad de carga frente a 40.000, de modo que... “el tráfico a lomos de animal representaría un volumen veinte veces superior al rodado” ... Además, “la velocidad, flexibilidad y vertebración del tráfico de mercancías son más favorables a la circulación sobre herraduras que sobre ruedas”. Las prohibiciones de sacar fuera de Castilla caballos y mulas, reiteradas desde el siglo XIII, deben ponerse en relación con la necesidad de disponer de caballerías, aunque Castilla era un país productor. En cambio, las prohibiciones de cabalgar en mulo, salvo excepciones, se deben al afán por fomentar la cría de caballos útiles para la guerra pero mucho menos para el transporte de mercancías⁶⁴.

⁶³ MOLÉNAT, “Les communications en Nouvelle Castille...”

⁶⁴ MADRAZO, p. 77.

La consolidación del modelo de gobierno monárquico centralizado a partir del reinado de los Reyes Católicos propició otro notable cambio con importantes consecuencias en el futuro para la integración de los mercados. Se trata de la aparición del moderno sistema de correos, que tiene lugar en España, como en general en toda Europa, en los primeros años del siglo XVI. La existencia de “mandaderos”, “troteros” o mensajeros se constata, lógicamente, durante la Edad Media, así como algunas medidas de protección legal, de las que son ejemplo, una vez más, las contenidas en las Partidas de Alfonso X sobre sus obligaciones de fidelidad al rey, prerrogativas y especial seguridad en su función (Partidas, II.I.XVI; II.IV.XVI; II.IX.I y XXI).

La regulación y mantenimiento de correos fue más temprana en las grandes ciudades de la Corona de Aragón. Barcelona y Valencia mantenían ya “hostes de correos” en el siglo XIV, para coordinar aquella actividad, y, en el XV, los correos barceloneses estaban agrupados en la llamada Cofradía de la capilla de Marcús, cuyas ordenanzas de 1488 disponían el nombramiento anual en “mayorales” en Barcelona, Zaragoza y Valencia. Los correos valencianos fundaron la cofradía de Nuestra Señora de los Ángeles en tiempo de Fernando el Católico, que nombraba al “hoste” principal, dependiente del Bayle General del reino⁶⁵. En Castilla, ciudades como Sevilla o Granada tuvieron sus “correos mayores” propios desde tiempos de los Reyes Católicos, que los nombraban, pero lo más relevante fue, sin duda, la creación por estos reyes del oficio de “correo mayor” u “hoste mayor” de la corte, oficio consolidado por Carlos I, que lo encomendó a los Tassis desde 1516. Más adelante, Felipe V incorporaría directamente el oficio a la administración monárquica, suprimiendo la concesión que los Tassis tenían en España. El correo real tuvo carácter de servicio público desde 1580⁶⁶.

En lo relativo al correo con América, la creación del cargo de Correo Mayor de Indias data de 1514, con el nombramiento del doctor Lorenzo Galíndez de Carvajal, cuyos descendientes conservaron el oficio, que tenía su sede principal en Lima, hasta comienzos del siglo XIX⁶⁷.

El establecimiento de aquellos servicios de correos no sólo mejoró la comunicación habitual de noticias entre ciudades sino también el conocimiento concreto del estado de la red viaria, y la posibilidad de representarla en itinerarios y mapas, así como la estimación de los tiempos de desplazamiento, según los tipos de viajeros o mercancías. El correo fue, por lo tanto, un instrumento eficaz para

⁶⁵ José TOLEDO GUIRAU, “Los correos valencianos en la época de Fernando el Católico”, *V Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, Zaragoza, 1962, IV, pp. 203-219.

⁶⁶ Vid. Cayetano ALCÁZAR MOLINA, *Los orígenes del Correo moderno en España*, Madrid, 1928. María MONTÁÑEZ MATILLA, *El correo en la España de los Austrias*, Madrid, 1953

⁶⁷ Además de las obras citadas en la nota anterior, conviene conocer los aspectos principales de la red de caminos y transportes en las Indias españolas y en su relación con España. Cayetano ALCÁZAR MOLINA, *Historia del correo en América (notas y documentos para su estudio)*, Madrid, 1920.- Secundino José GUTIÉRREZ ÁLVAREZ, *Las comunicaciones en América*, Madrid, 1993.- Ramón María SE-RRERA CONTRERAS, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*, Barcelona, 1992.- R. CID RODRÍGUEZ, “Las rutas postales hispano-americanas en el siglo XVIII: los correos marítimos”, *CH*, I/1, 515-526.

mejorar el dominio y uso de los medios de comunicación y transporte, pese a su enorme costo, además de estimular la relación entre los mercados mediante la transmisión de noticias.

5. EL COMERCIO MARÍTIMO DURANTE EL SIGLO XVI. LAS RUTAS ATLÁNTICAS Y EL AUGE DE SEVILLA Y BILBAO

Las dificultades que la orografía y la falta de ríos navegables oponían a la movilidad de las personas y las mercancías en el interior de la Península Ibérica favorecieron el recurso al transporte marítimo y el desarrollo de los intercambios entre las regiones de la periferia, que, aunque separadas por largas distancias, tenían entre sí una conexión más fácil por vía marítima que con las regiones del interior peninsular, de las que las separaban cadenas montañosas que sólo podían ser atravesadas con grandes dificultades por acémilas, pero pocas veces con carretas.

En consecuencia, los puertos españoles no sólo canalizaron importantes flujos comerciales hacia o desde el exterior, sino que también sirvieron como base para intensos intercambios entre las distintas regiones costeras españolas desde el siglo XIII, y de este modo contribuyeron a la formación de un auténtico sistema portuario en España⁶⁸. Así, por ejemplo, las ciudades del Cantábrico se proveían con frecuencia de cereal que llegaba hasta ellas por vía marítima desde los puertos atlánticos andaluces, aunque no por ello renunciaron al cereal de la meseta que traían los mulateros a lomos de sus acémilas⁶⁹.

Durante el siglo XVI ocurrieron cambios de extraordinaria importancia en la orientación de los flujos comerciales por vía marítima, consecuencia en gran medida del descubrimiento de América, que tuvieron grandes consecuencias para los puertos costeros españoles. El principal cambio consistió en el desplazamiento de las principales rutas mercantiles desde el Mediterráneo al Atlántico, lo que implicó cierto declive de los grandes ciudades portuarias de la Corona de Aragón, en particular Barcelona, Valencia y Mallorca, que habían conocido momentos de esplendor durante los siglos medievales, y un fuerte crecimiento de las ciudades de la fachada atlántica de la Corona de Castilla, y de las de Portugal.

Sevilla fue el núcleo urbano más favorecido en este proceso, porque tras el descubrimiento y conquista de América ascendió con rapidez a la posición de principal centro mercantil de España, apoyado por la decisión de la monarquía de concederle el monopolio como puerto de comercio con dicho continente. Sólo Lisboa,

⁶⁸ Miguel-Ángel LADERO QUESADA, "L'Espagne et l'Océan à la fin du Moyen Age", *L'Europe et l'Océan au Moyen Age. Contribution à l'Histoire de la Navigation*, Société des Historiens Médiévistes de l'Enseignement Supérieur-Cid Editions, 1988, p. 115-130.- Jean-Philippe PRIOTTI, *Bilbao y sus mercados en el siglo XVI. Génesis de un crecimiento*, Diputación Foral de Vizcaya, Bilbao, 2005, p. 47

⁶⁹ Buena prueba de esto último es la norma que exigía a los mulateros que acudían a las ciudades costeras cantábricas a proveerse de pescado para revender en el interior de Castilla que, para poder comprarlo, entregasen a cambio cereal. Aunque normas de este tipo, para asegurar el abasto urbano, se encuentran en las ordenanzas de muchas ciudades castellanas de la época.

en Portugal, pudo rivalizar con ella por la importancia de sus tráficos mercantiles de carácter intercontinental. Y de ahí que, cuando a partir de 1580 el monarca castellano Felipe II se convirtió también en rey de Portugal, ante la perspectiva de que pudiese optar por fijar la capital de su monarquía en Lisboa, abandonando Madrid, como le aconsejaron algunas personas de su entorno, los sevillanos manifestaran un fuerte recelo, que pronto se manifestó en su oposición al proyecto de hacer navegable el Tajo entre Toledo y Lisboa. Finalmente ni este proyecto ni el del traslado de la capital se llevaron a efecto, de modo que Sevilla pudo continuar disfrutando de su privilegiada posición de centro monopolizador del comercio con América, y de entrada en el continente europeo del oro y la plata americanos. Así se perdió, tal vez, una oportunidad de reorientar los grandes flujos mercantiles dentro de la Península Ibérica, abandonando su tradicional orientación preferentemente meridiana, N. a S., como consecuencia en gran medida de la existencia de la frontera política con Portugal, por otra más latitudinal, que siguiese el curso de los ríos que atravesaban la meseta castellana y desembocaban en el Atlántico en territorio portugués. Esta reorientación habría facilitado la salida de los principales productos de exportación del interior de Castilla, como eran la lana y el cereal, y la entrada de mercancías de importación, como las especias y los tejidos, pues la orografía apenas imponía obstáculos para alcanzar el Atlántico desde la meseta, mientras que por el contrario dificultaba enormemente el tránsito desde ésta hasta el mar Cantábrico. Pero la unión política de las coronas de Castilla y Portugal bajo un mismo monarca no fue acompañada de una integración de sus mercados, que quizás hubiese podido resultar favorecida si se hubiese fijado la capital en Lisboa.

El auge de Sevilla como consecuencia de la apertura del mercado americano tuvo indudablemente importantes efectos sobre la evolución de las rutas mercantiles en el interior peninsular. Así, por ejemplo, Pierre Chaunu considera que dio lugar a que el eje Medina del Campo-Burgos-Bilbao sufriese un evidente retroceso frente al de Burgos-Medina del Campo-Sevilla a partir de la década de 1530⁷⁰. Pero desde la perspectiva del análisis de la evolución durante el siglo XVI de la economía del conjunto peninsular conviene no exagerar la importancia de la actividad mercantil de Sevilla, que con frecuencia ha tendido a ser considerado injustificadamente como el único polo de desarrollo importante de la España en aquel tiempo. La ciudad fue centro de una red mercantil regional andaluza y extremeña, a la que se incorporó algún camino nuevo como el de Almadén a Sevilla, cuya importancia para la exportación de mercurio a América justificó un trazado para carretas con doble vía en algunos tramos⁷¹. Sevilla fue también punto de confluencia de rutas marítimas, aunque tuvo que contar siempre con las limitaciones de su puerto fluvial, que debía ceder partes cada vez mayores del tráfico a los antepuertos fluviales y, sobre todo, a los marítimos hasta que uno de ellos, Cádiz, desplazó por completo la centralidad portuaria de Sevilla en el siglo XVIII.

Por lo demás, no condicionó ni centró el tráfico por vía terrestre de la meseta ni, en general, el marítimo de cabotaje. El desarrollo económico, urbano y demográfico

⁷⁰ Pierre CHAUNU, *Seville et l'Atlantique*, Paris, SEVPEN, 1955-1960.

⁷¹ Pierre PONSOT, "En Andalousie occidentale; systèmes de transports et développement économique (XVI^e-XIX^e siècles)", *Annales E.S.C.*, 6 (1976), 1195-1212.

de las tierras de la meseta a ambos lados del Sistema Central guarda una relación sólo tangencial con el auge del puerto sevillano, y ha de ser más directamente puesto en relación con la expansión de la actividad de algunos puertos del Cantábrico, como Bilbao o Santander.

Según ha demostrado recientemente Jean-Philippe Priotti, Bilbao experimentó una notable expansión y crecimiento durante el siglo XVI⁷². Y lo consiguió en un contexto marcado por su compleja relación con la ciudad de Burgos, con la que mantuvo una soterrada rivalidad que no le impidió colaborar con sus mercaderes siempre que lo estimó necesario. La dinámica comunidad de mercaderes de Burgos, gracias a la estratégica posición que la ciudad ocupaba en el camino de Santiago y a sus caminos hacia Valladolid y otras plazas de la meseta, consiguió hacerse con el control de los principales intercambios comerciales de la Corona de Castilla con el resto del continente europeo, que cada vez se realizaron en mayor medida por vía marítima a partir de los siglos bajomedievales. Por ello Burgos necesitaba mantener bajo su control a las ciudades portuarias, a fin de que no escapase de sus manos el lucrativo negocio de los fletamientos de los barcos en que se cargaban las mercancías destinadas a la exportación, fundamentalmente lanas, y, en menor medida, hierro. Pero la principal de estas ciudades, Bilbao, muy pronto empezó a dar señales de que no estaba dispuesta a quedar reducida a la condición de mero satélite de Burgos, acometiendo importantes iniciativas para reforzar su autonomía.

Bilbao proporciona un buen ejemplo de ciudad costera que por propia iniciativa se esforzó por potenciar su desarrollo mediante el establecimiento de unas intensas relaciones comerciales con su hinterland, y para ello no dudó en invertir en la mejora de las vías de comunicación que la unían con el interior. Por supuesto en el siglo XVI la comunidad de mercaderes bilbaínos todavía no estaba en condiciones de rivalizar por riqueza y amplitud de su red de contactos con la de mercaderes burgaleses, pero demostró un grado de iniciativa y un afán de autonomía que no tienen paralelo entre las otras ciudades portuarias de la cornisa Cantábrica, y que explican la primacía que la capital vizcaína logró alcanzar entre las ciudades mercantiles del norte de España tras el brusco declive de Burgos en las últimas décadas del siglo XVI.

Los mercaderes burgaleses buscaron alternativas para no depender tan estrechamente del puerto de Bilbao. Entre ellas cabe destacar la potenciación del puerto de Santander, más fácil de controlar porque no existía allí un grupo mercantil autóctono, una vez descartado Laredo. Como consecuencia, durante el siglo XVI la actividad del puerto santanderino experimentó una apreciable expansión, que, a diferencia de la de Bilbao, fue exclusivamente fruto de la iniciativa de los mercaderes burgaleses, que lo eligieron como lugar de embarque de las lanas que exportaban a Flandes y otras regiones de la Europa atlántica, y de llegada de los tejidos y otras mercancías destinadas a la redistribución en el mercado castellano, para de este modo contrarrestar los afanes de autonomía de los bilbaínos⁷³.

⁷² Jean-Philippe PRIOTTI, *Bilbao y sus mercaderes*

⁷³ Vid. T. MAZA SOLANO, "El comercio de las lanas por el puerto de Santander con Flandes y Francia en los años 1545 a 1551", en *Aportación al estudio de la historia económica de La Montaña*, Santander, 1957, pp. 316-48.

La dependencia santanderina de los mercaderes burgaleses explica por qué cuando, a partir de las últimas décadas del siglo XVI, estos perdieron el control de las principales ramas del comercio exterior de la Corona de Castilla, Santander se vio también arrastrada por su caída y no volvería a renacer al tráfico mercantil hasta la segunda mitad del XVIII, mientras que Bilbao pudo mantener su condición de principal puerto del norte de España, que controlaba el comercio de exportación de lanas y de importación de tejidos, lienzos y otras mercancías.

Durante el siglo XVII una parte importante de este comercio se desvió hacia los puertos de Bayona, San Juan de Luz y otros del sur de Francia, hasta donde llegaban las lanas castellanas por tierra a través de Navarra, y desde donde se reexpedían hacia Castilla mercancías de importación, también por tierra. Pero los intercambios comerciales a través del puerto de Bilbao continuaron siendo importantes⁷⁴, a la vez que también se desarrollaba el tráfico en el puerto de San Sebastián, por donde cada vez se exportaron más lanas. A diferencia de lo que había ocurrido durante el siglo XVI, la mayor parte de este comercio estuvo controlado por mercaderes extranjeros, en su mayoría portugueses de origen judeoconverso, franceses e ingleses. Y sólo a fines del siglo XVII tuvo lugar una importante reacción de la cada vez más poderosa comunidad mercantil bilbaína, que logró sacar adelante una serie de medidas de carácter proteccionista, encaminadas a dificultar los tratos de los extranjeros y a apoyar los esfuerzos de negociantes y armadores naturales de la tierra. Significativamente entonces los mercaderes de origen extranjero instalados en Bilbao concibieron el proyecto de trasladar el punto de embarque de las lanas que habían venido a adquirir a España al puerto de Santander, como antes habían hecho los burgaleses. Pero, aunque estos proyectos no se llegaron a llevar plenamente a la práctica⁷⁵, en adelante, durante el siglo XVIII, Bilbao cada vez tuvo que compartir en mayor medida el protagonismo como gran puerto mercantil de la costa septentrional española con Santander, ciudad que, como veremos, experimentó una fuerte expansión en la segunda mitad de dicho siglo, favorecida por la construcción de una moderna carretera que la unió con Reinosa.

En contraste con el fuerte crecimiento de Sevilla, de Bilbao, y en menor medida de Santander, los puertos del Mediterráneo, atravesaron durante el siglo XVI un período de relativo estancamiento. Barcelona, Valencia y Mallorca habían vivido tiempos mucho más prósperos en los últimos siglos medievales, cuando el comercio entre los países ribereños del Mediterráneo aventajaba en importancia al que se desarrollaba en el Atlántico, aunque esto no siempre tuvo su reflejo en las instalaciones portuarias, excelentes en la ciudad de Mallorca pero deficientes en Barcelona y, sobre todo, en Valencia, que no consiguió mejorar su puerto y muelle pese al proyecto de los años 1483-1490⁷⁶.

⁷⁴ Teófilo GUIARD Y LARRAURI, *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la villa (1511-1699)*, Bilbao, 1913.

⁷⁵ Vid. Vicente PALACIO ATARD, op. cit. pp. 33-34.

⁷⁶ Noticias tomadas de José HINOJOSA MONTALVO, "Ciudades portuarias y puertos sin ciudades a fines de la Edad Media en el Mediterráneo occidental", en *Tecnología y sociedad: las grandes obras públicas en la Europa medieval. XXII Semana de Estudios Medievales de Estella*, Pamplona, 1996, pp. 263-287.

Pero el siglo XVI fue una época de prosperidad para otras ciudades portuarias de la Corona de Aragón muy vinculadas desde el punto de vista mercantil con Castilla, como fue el caso de Alicante, punto de embarque con muy buenas condiciones portuarias para las lanas castellanas destinadas al mercado italiano⁷⁷. Y lo mismo cabría decir de algunos puertos castellanos del Mediterráneo, como Cartagena, en el reino de Murcia⁷⁸. Pero en conjunto, los puertos mediterráneos de la Península Ibérica, incluido el de Málaga, estuvieron muy lejos de poder rivalizar durante este siglo con sus homólogos del Atlántico y del Cantábrico por su papel de grandes centros del comercio internacional.

6. LA DESINTEGRACIÓN DE LA RED URBANA DEL INTERIOR DE LA CORONA DE CASTILLA DURANTE EL SIGLO XVII Y SUS EFECTOS SOBRE EL DISEÑO DE LA RED VIARIA

Los profundos y rápidos cambios político-económicos que ocurrieron en las últimas décadas del siglo XVI y primeras del XVII produjeron la desintegración de la compleja y bien jerarquizada red urbana que se había llegado a consolidar en el interior de la Corona de Castilla en el transcurso de aquel siglo⁷⁹. Al final del proceso, las ciudades que habían ocupado las primeras posiciones en dicha red perdieron sus mercados y sus funciones comerciales, así como gran parte de su población: Toledo pasó de tener 70.000 habitantes a tan sólo 25.000, Valladolid de 45.000 a 20.000 y Segovia de 30.000 a 15.000. La que había sido la principal metrópoli mercantil del norte de Castilla, Burgos, pasó de 13.000 a unos 5.000 y perdió el control sobre las exportaciones laneras y la redistribución de los tejidos y otras mercancías de importación del que había disfrutado durante gran parte de los siglos XV y XVI. Y Medina del Campo, como consecuencia de la irreversible decadencia de sus ferias, entró en un proceso de ruralización que sólo en el siglo XX pudo en parte detenerse, y su población bajó de más de 13.000 habitantes a menos de 3.500.

Pero no sólo los grandes núcleos urbanos del interior se vieron afectados por este fuerte retroceso en su actividad y en sus efectivos demográficos, sino que también otros muchos de segundo rango mostraron la misma tendencia. Y, como consecuencia, la región que a mediados del siglo XVI mostraba los mayores niveles de densidad de población y actividad económica del conjunto de España, y que, en consecuencia, contaba con una más densa infraestructura viaria, como demuestra el repertorio de Villuga, pasó a convertirse en el siglo XVII en una de las más estancadas y con niveles de urbanización más bajos.

⁷⁷ Vid. Henri LAPEYRE, *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1981.

⁷⁸ Vid. F. VELASCO HERNÁNDEZ, *Comercio y actividad portuaria en Cartagena*, Ayuntamiento de Cartagena, Cartagena, 1989.

⁷⁹ Vid. J.E. GELABERT, "Urbanisation ad de-urbanisation in Castile, 1500-1800", en I.A.A. THOMPSON y B. YUN, *The Castilian crisis of the seventeenth century. New perspectives in the economic and social history of seventeenth-century Spain*, Cambridge, 1994, pp. 182-205.

En este proceso de pérdida de población por los principales núcleos urbanos del interior de la Corona de Castilla hubo, sin embargo, una significativa excepción, representada por la villa de Madrid, elegida en 1561 por Felipe II como capital de la monarquía⁸⁰, y que, en adelante, sólo perdió esta función durante unos pocos años al comienzo del reinado de Felipe III (1598-1621), cuando este monarca decidió trasladar la capital de sus reinos a Valladolid. A partir del momento del regreso definitivo de la Corte, Madrid experimentó un proceso de expansión demográfica de dimensiones espectaculares, en marcado contraste con las fuertes pérdidas de población que paralelamente estaban sufriendo las principales ciudades castellanas de las dos mesetas, entre las que cabe destacar a Toledo, que, por su cercanía respecto a Madrid, fue la más directamente afectada por el crecimiento de la capital, pues, en cierta medida, tuvo lugar a su costa⁸¹.

En la década de 1620-30 la población de Madrid había alcanzado ya los 130.000 habitantes, aunque su crecimiento fue bastante débil durante el resto del siglo XVII. Además de reunir un gran número de bocas que alimentar, Madrid concentró gran parte de los grupos sociales con mayor capacidad de consumo del reino. Por ambos motivos, se consolidó como un centro que generaba una enorme demanda de productos de consumo, tanto de primera necesidad como suntuarios: estos últimos procedían en gran parte de otros países europeos, desde los que llegaban a la Península Ibérica a través de los puertos del Cantábrico, o bien a través de Navarra, tras haber sido desembarcados en los puertos del sur de Francia para sortear el control de las autoridades aduaneras castellanas. El proceso de fuerte crecimiento demográfico de Madrid, acompañado de la consolidación de esta ciudad como gran centro de consumo suntuario del reino, conllevó, según el modelo explicativo propuesto por David Ringrose, la sustitución en la España interior de una red urbana basada en el mercado, como había sido la existente en el siglo XVI, por otra que tenía como principal fundamento el factor político, es decir que era resultado de la decisión de fijar en Madrid la capital de la monarquía⁸².

El paso de uno a otro modelo de red urbana se reflejó en el mapa de las infraestructuras viarias. Así, frente al modelo vigente en tiempos de Villuga, cuando la red viaria descrita por este autor alcanzaba los 18.000 km. que se repartían por toda la Península, con mayor densidad en unas regiones que en otras, pero sin que hubiese ningún centro principal en el que confluyesen todos los caminos, se pasó después a un modelo de distribución de caminos de carácter radial, que tenía en Madrid el principal punto coordinador, y que respondía más a la persecución de objetivos políticos, en concreto al de favorecer la centralización, que económicos, aunque este cambio no se consolidó hasta el siglo XVIII.

Los cambios que trajo consigo el siglo XVII en la estructuración de los mercados y la red urbana en la Península Ibérica no se limitaron a la desintegración de la red

⁸⁰ A. ALVAR EZQUERRA, *El nacimiento de una capital europea. Madrid entre 1561 y 1606*, Madrid, 1989.

⁸¹ David R. RINGROSE, "The impact of a new capital city: Madrid, Toledo and New Castile, 1550-1660", *Journal of Economic History*, 33 (1973), pp. 761-791.

⁸² David R. RINGROSE, *España, 1700-1900: El mito del fracaso*, Alianza, Madrid, 1996, pp. 342 y ss.

urbana de la meseta y al consiguiente desarrollo “macrocefálico” de Madrid. También hay que destacar por su trascendencia el hecho de que, aunque la crisis económica afectó entonces al conjunto del territorio peninsular, las regiones que antes comenzaron a superar sus efectos fueron precisamente las periféricas, donde ya desde las últimas decenios del XVII se comenzó a preparar el terreno para el importante crecimiento económico que experimentaron en el siglo XVIII. Fruto de este crecimiento fue, según el modelo explicativo propuesto por David Ringrose, el desarrollo en las regiones costeras peninsulares de tres dinámicos sistemas urbanos, que contrastaban fuertemente por su naturaleza con el sistema urbano del interior, que ya no disponía de un motor económico que le confiriese dinamismo⁸³. Según este autor el primer sistema, que estaría encabezado por la ciudad de Barcelona, abarcaría toda la costa mediterránea, incorporando puertos andaluces como Málaga. El segundo, con centro en Sevilla, abarcaría todo el valle del Guadalquivir, incorporando el puerto de Cádiz, que ejerció durante el siglo XVIII el monopolio del comercio con América del que en los dos siglos anteriores había disfrutado Sevilla, y consiguientemente pasó a convertirse en un centro de comercio internacional de primera magnitud, pese a que las dificultades para mantener el monopolio frente a la competencia inglesa y francesa fueron cada vez mayores. Y el tercer sistema urbano identificado por Ringrose abarcaría toda la costa septentrional, desde Galicia al País Vasco, incorporando puertos tan importantes como el de Bilbao y el de Santander, que experimentaron un notable incremento de su actividad a lo largo del siglo XVIII, y lograron extender su radio de influencia económica muy hacia el interior de la Península.

En todas estas regiones costeras, que sustituyeron a la meseta como principales polos de crecimiento en la España del siglo XVIII, el comercio marítimo, no sólo el de largo radio y alcance intercontinental, sino también el de cabotaje que ponía en contacto comarcas no muy distantes entre sí, fue uno de los principales motores del crecimiento económico. Pero ninguna de ellas podía desdeñar tampoco el comercio por vía terrestre con el interior peninsular, pues en no pequeña medida la prosperidad de las ciudades portuarias dependía de que contasen con un amplio hinterland con el que pudiesen mantener fluidas relaciones comerciales, que les proporcionara mercancías para la exportación y donde pudiesen colocar productos de importación. Por ello, en la medida de sus posibilidades, estas ciudades se esforzaron por mejorar la infraestructura viaria que les asegurase un fácil acceso a su hinterland, como tuvimos ocasión de constatar al referirnos al caso de Bilbao.

⁸³ David R. RINGROSE, *España, 1700-1900...*

7. EL SIGLO XVIII: LA MODERNIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS. IMPLANTACIÓN DEL MODELO RADIAL⁸⁴

La gran novedad que trajo consigo el siglo XVIII consistió en que, por primera vez, el poder central de la monarquía asumió la responsabilidad de dotar al conjunto del territorio sometido a su autoridad de una infraestructura viaria eficiente y bien planificada, financiando las obras precisas para su construcción y mantenimiento, aunque actuó más bien movido por criterios de naturaleza política que por el afán de favorecer el desarrollo económico del país, dotándolo de las vías de comunicación precisas para asegurar el funcionamiento de un mercado eficiente. Esta prioridad de los criterios políticos explica que, por ejemplo, las regiones más precoces en el crecimiento económico y en los nuevos intercambios mercantiles, como era el caso, por ejemplo, de Cataluña, no fueran las primeras en donde centraron sus esfuerzos inversores las autoridades del Estado para dotarlas de mejores infraestructuras viarias.

Tras muchos siglos de estancamiento de la red viaria en España, la dinastía de los Borbones acometió por fin a mediados del siglo XVIII grandes inversiones, financiadas con dinero de la Real Hacienda, que dieron lugar a las primeras mejoras significativas. Hay que destacar dos grandes obras pioneras que se concluyeron durante el reinado de Fernando VI. La primera en el tramo que unía Madrid con la submeseta norte, donde se construyeron 16 Km. de carretera pavimentada entre Guadarrama y las inmediaciones de El Espinar, atravesando el Puerto del León o de Guadarrama. Y la segunda, más ambiciosa, en el tramo de 71 km. que separaba Reinosa del puerto de Santander, donde se construyó una carretera que permitió que por fin las carretas pudiesen llegar hasta el propio puerto, estableciendo así una conexión directa del mismo con la meseta que no sólo facilitó el transporte de las lanas, sino que además permitió el despegue de las exportaciones a gran escala de las harinas castellanas⁸⁵.

Gracias a estas dos obras España pudo contar por fin a comienzos de la década de 1750 con sus primeros 87 km. de auténticas carreteras. Su coste fue muy elevado, superior a los 100.000 reales el kilómetro, y por primera vez fue asumido en su integridad por la Real Hacienda, en lugar de por las entidades de gobierno local, como había sido la norma hasta entonces. Desde varios puntos de vista, pues, dichas obras significaron un giro decisivo en el proceso de modernización de las infraestructuras viarias en España. Treinta años después, en torno a 1780 se concluyó el trazado del nuevo camino entre Madrid y Andalucía por el paso de Despeñaperros, con calzada carretera de diez metros de ancho, que permitía reducir tres días la duración del viaje⁸⁶.

⁸⁴ A. T. REGUERA RODRÍGUEZ, "Claves geopolíticas en la formación de la red radial de comunicaciones en España", *CH*, II/1, 603-618, y "Los Apuntamientos del padre Martín Sarmiento sobre la construcción de la red radial de caminos reales en España", *CH*, IV/1, 115-140.- A. SÁNCHEZ REY, "Los caminos en España hacia 1750, según el informe de un ingeniero de la época", *CH*, III, 433-454.

⁸⁵ Vid. Vicente PALACIO ATARD, op. cit.

⁸⁶ Susana ARBAIZAR GONZÁLEZ, *El camino de Andalucía: itinerarios históricos entre la Meseta y el Valle del Guadalquivir*, Madrid, 1993.- José JURADO SÁNCHEZ, *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*, Córdoba, 1988.

El número de kilómetros de carreteras pavimentadas creció de forma continuada, durante la segunda mitad del siglo XVIII y, gracias a eso, las carretas estuvieron en condiciones de sustituir a las mulas como medio de transporte de mercancías en muchas rutas, lo que sin duda favoreció la intensificación de los intercambios. No todos los autores valoran, sin embargo, del mismo modo la capacidad de los carreteros para responder a los retos de la modernización de la economía española. Ringrose considera que el fuerte incremento de la demanda de servicios de carreteros que se produjo en España en la segunda mitad del siglo XVIII terminó creando un auténtico “cuello de botella”, que bloqueó el desarrollo económico del país, pues, dadas las importantes necesidades de consumo de pastos para sus bueyes que tenían que atender estos profesionales del transporte, la capacidad de ampliación de su oferta de servicios era muy limitada, en especial en un contexto de expansión de las roturaciones para atender una demanda creciente de cereal, debida al fuerte incremento experimentado por la población española⁸⁷. Por el contrario, Madrazo, aunque considera que no se llegó a plantear una situación de bloqueo en los sistemas de transporte, señala que solo se progresó gracias a la implantación del ferrocarril un siglo después⁸⁸.

Las acciones de mejora de la infraestructura viaria se realizaron, como ya he indicado, con el objetivo principal de establecer una red radial de carreteras que permitiera la rápida conexión de Madrid con los principales puertos marítimos de la Península y con los puestos fronterizos⁸⁹. Este plan quedó recogido en un Real Decreto de 10 de junio de 1761, que fijó el sistema radial de la red, consolidando así un sistema que ya utilizaba el correo público desde hacía decenios, como lo demuestra el itinerario de postas elaborado en 1720.

A partir de 1761 se construyeron algunos de los tramos de carreteras pavimentadas contempladas en dicho plan radial, de modo que aquel mismo año comenzaron las obras de la carretera de Madrid a Barcelona. El proceso fue, sin embargo, largo y costoso, de modo que hasta la década de 1830 no se concluyó la red principal de calzadas. Los criterios que se siguieron para dar prioridad a las obras de unos determinados tramos frente a otros fueron, en general, de naturaleza política, por lo que no siempre se tomaron las decisiones más sensatas de cara a favorecer el desarrollo económico del reino y la integración de los mercados. Políticos como Campomanes, en tiempos de Carlos III, favorecían la implantación del sistema radial de carreteras, sobre todo, porque era un eficaz instrumento de centralización administrativa y política. Y por ello, siguiendo sus directrices, a la hora de planificar las obras no se tuvieron en cuenta relaciones de recursos/tiempo/coste/rentabilidad ni otras consideraciones económicas.

Así, por ejemplo, las obras de la carretera Madrid-Barcelona comenzaron en 1761 a partir de esta última ciudad pero poco tiempo después el conde de Ricla

⁸⁷ Vid. David RINGROSE, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, Tecnos, Madrid, 1972.

⁸⁸ Santos MADRAZO, *El sistema de comunicaciones en España... y, La edad de oro de las diligencias. Madrid y el tráfico de viajeros en España antes del ferrocarril*, Nerea, Madrid, 1991.

⁸⁹ Un caso destacado, L. RIBOT GARCÍA, “La construcción del camino a Valencia en el siglo XVIII”, *Investigaciones Históricas* (Valladolid), I (1979), 176-230

propuso a Carlos III que se suspendieran y se volviesen a comenzar desde la Corte. Así se hizo, siguiendo un procedimiento que se repitió en el resto de tramos que debían unir la capital del reino con los distintos extremos de la Península, de modo que los sectores que antes se pavimentaron fueron los más próximos a Madrid. Y, en consecuencia, regiones como Cataluña, y en general todas las costeras, donde el tráfico mercantil era mucho más denso, permanecieron durante más tiempo sin carreteras pavimentadas. Además, la preferencia dada al trazado radial y la lentitud con que avanzaron las obras dio lugar a que durante casi un siglo se dejase de invertir en las rutas transversales, y esto también contribuyó decisivamente al atraso e insuficiente articulación de la red viaria en el interior peninsular, puesto que ciudades tan importantes como Valladolid o Toledo, que habían sido centros de la vida política y económica en los siglos XV y XVI, quedaron al margen de la red principal de carreteras radiales promovida por el gobierno.

En el siglo XVIII hubo importantes mejoras, con la construcción de carreteras pavimentadas y la apertura de canales, que rompieron un estancamiento de siglos. Pero, al darse prioridad a determinados criterios políticos, los efectos positivos para el crecimiento económico del país y para el desarrollo de un mercado nacional único no fueron tan grandes ni rápidos como cabría esperar.