



Los caminos en la España de los siglos XV, XVI y XVII

# El largo adiós al medieval

*Julia Sola Landero*

**En los albores del Renacimiento y muy cerca de descubrir el nuevo mundo, en España se viajaba de la misma forma que en el medieval: a caballo, la clase alta; en mulos o palafrenes, las mujeres; y andando o en ancas de asno, el pueblo llano. Y aunque en muchos tramos se podía transitar con carretas tiradas por bueyes o en coche de caballos, la mayoría de los caminos eran de herradura y sin pavimentar. Polvo en verano y barro en invierno.**

**A** pesar de los decisivos cambios políticos que se sucedieron en la península en el s. XV de la mano de los Reyes Católicos, la estructura caminera medieval permaneció casi intacta hasta bien entrado el S.XVII: un conglomerado de itinerarios que no atendían a un plan organizado, formado por antiguas calzadas romanas deterioradas por falta de mantenimiento, numerosas rutas de peregrinación medievales, y pequeños circuitos creados por monasterios y señoríos para el comercio local, confundidos con la red de cañadas, cordeles y veredas utilizada para la trashumancia.

Si los caminos delatan la situación de los centros de poder, aquella heterogénea red caminera revelaba a las claras la existencia de un mapa político fragmentado: cuatro reinos cristianos –Castilla, Aragón, Navarra, Portugal– y el musulmán de Granada. Era evidente, pues, la ausencia de un plan coordinado y de una política inversora sistemática de la Corona. La función de ésta se limitaba a ordenar y supervisar las obras de los caminos, y el régimen de exacciones y derechos de tránsito, que gestionaban los municipios.

La renovación del mapa viario heredado del medieval será lenta. Es evidente que su modernización

no irá a la misma velocidad que los acontecimientos que se suceden en la península. Los Reyes Católicos se casan en 1469 y unen Aragón y Castilla; en 1492, ésta se anexiona Granada; algo más tarde, en 1515, Navarra también se incorpora a Castilla. Por otra parte, el descubrimiento de América inaugura un nuevo tiempo en el que se abren rutas marítimas inéditas que desplazarán el peso de las vías comerciales de los puertos del Mediterráneo hacia el Atlántico, lo que supuso el crecimiento de las ciudades de la fachada atlántica de Castilla y de Portugal, y de Sevilla en detrimento de grandes ciudades portuarias como Barcelona o Valencia, y el desplazamiento, a partir del primer tercio del S.XVI, del eje Medina del Campo-Burgos-Bilbao en favor del de Burgos-Medina del Campo-Sevilla.

Sin embargo, la estructura medieval de los caminos se mantuvo sin modificaciones significativas durante los siglos S.XVI y S.XVII. A pesar de que se fraguaron cambios en la gestión de los caminos que prueban la importancia creciente que la Corona concedía a la red viaria, no sería hasta el S.XVIII, al surgir un Estado más complejo y poderoso, cuando se produzcan transformaciones estructurales. Entre tanto, el sistema de transporte fue un auténtico cuello de botella para el desarrollo comercial.

---

## () Un reinado conservador

Isabel y Fernando ponen en marcha cambios en el sistema viario que dan pie a una lenta y poco rompedora transformación, dado que se volcaron más en el mantenimiento de la red heredada que en la creación de nuevas infraestructuras. Lo prueba un buen número de instrucciones dictadas durante su reinado en las que se instaba a los municipios a abrir caminos carreteros en sus términos y a que cuidaran el reparo de carriles, puentes, pontones y alcantarillas, y evitaran el abuso en el cobro de derechos de tránsito. Reparos que solían hacer los vecinos mediante el sistema de la sestafería: trabajos a los que dedicaban una jornada entera, generalmente los viernes –sexto día contando desde el domingo– para arreglar caminos, fuentes, abrevaderos y demás zonas comunales. A través de esas órdenes reales se tiene noticia del arreglo de caminos en Valencia, Murcia, Almería, Málaga, Cáceres, Salamanca y Burgos, o en los de Vitoria a Salinas y a San Adrián.

También dictaron Isabel y Fernando disposiciones para crear nuevos viales en la meseta sur. Como la firmada en 1495 para que los municipios de la recién conquistada Granada construyeran caminos carreteros: nuevas calzadas entre la capital del antiguo reino y Guadix, Baza y Almería. Desde Guadix a Andarax y a la Alpujarra, y la costa de Adra y Almuñécar; u otros que conectaban Ronda, Gibraltar y Sevilla, y Málaga con las ciudades del interior.

Al margen de la Corona, algunas ciudades que fiaron su futuro al comercio decidieron invertir en la mejora del sistema viario. Así sucedió en el País Vasco, que comprendió muy pronto la necesidad de mejorar la vía de comunicación por la que desde hacía siglos transitaba el denso tráfico comercial entre Burgos y Bilbao. Para eso, en los últimos años del s. XV la capital vasca destinó importantes inversiones a reparar el camino de Bilbao a Orduña, de Durango a Mondragón, de Villareal a Ochandiano y Durango, y de Vitoria a Salinas de Añana, para asegurar el tránsito de mercancías hacia Vizcaya, Guipúzcoa y La Rioja. Y ya en el S.XVI se comenzaron a abrir por los valles del Nervión y el Cadagua caminos que, partiendo del puerto bilbaíno, alcanzaban el traspais castellano. Sin embargo, y pesar de las mejoras realizadas en buena parte de la península, al final del reinado de Isabel y Fernando la mayoría de los caminos siguen siendo de herradura y la velocidad media de las carretas oscila entre 20 y 35 km/día (un viaje entre Toledo y el puerto de Cartagena podía durar entre 12 y 20 días).

En un afán de paliar las carencias que presentaba el transporte terrestre, desde principios del S.XVI,

---

se sucedieron los estudios para abrir canales de comunicación en los río Tajo, Duero, Ebro y Guadalquivir, que, por caudalosos y con largos recorridos, llamaron la atención de gobernantes e ingenieros. De ahí los proyectos de la Acequia Imperial, impulsado por Carlos I, o el de Felipe II para canalizar el río Tajo entre Toledo y Lisboa, para hacer más fluidas las comunicaciones con Portugal, recién incorporada a la Corona. Obras –más de cien actuaciones– que se realizaron entre 1581 y 1584 dirigidas por el ingeniero Juan Bautista Antonelli y que, si bien no culminaron debido a la falta de apoyo financiero y la oposición de Sevilla, permitieron que el Tajo pudiera ser recorrido por barcas entre Toledo y Alcántara, y entre Alcántara y Abrantes. Pero a pesar del apoyo real, que el rey y su corte hizo visible surcando el Tajo en varias chalupas desde Vaciamadrid hasta Aranjuez, el proyecto no llegó a prosperar y el tráfico fluvial fue decayendo en los años siguientes debido, en parte, a que *en el viaje hay muchos pasos malos e peligrosos en que han sucedido daños a los barcos e personas que van en ellos*, según daba cuenta en 1610 a Felipe III, el aparejador de las obras.

## () Tendiendo puentes

La excepción a aquella política conservadora la protagonizaron los puentes. Aquí las obras emprendidas durante el Renacimiento fueron más allá de la mera conservación. Se evidenciaba el motivo: vadear los numerosos ríos de la península mediante barcas, no sólo era incómodo, lento e inseguro: también encarecía el viaje. De ahí las numerosas iniciativas para la construcción y reparación de puentes durante los s.XV y XVI, sobre todo para facilitar el tránsito del ganado trashumante.

Año clave fue 1455, cuando Enrique IV de Castilla ordenó que no se impidiera la libre construcción de puentes, siempre que no se cobraran derechos de tránsito por su uso. El impulso real animó a su construcción. Es el caso del Puente de Piedra de Zaragoza, construido entre 1401 y 1440, los de Candeleda sobre el Tiétar o Torrijos sobre el Guadarrama. Una tendencia que continuaría durante el reinado de los Reyes Católicos, en el que hay noticia de licencias concedidas para más de cuarenta obras de construcción y reparación de puentes entre 1475 y 1495. Entre ellas, la reparación del puente mayor de Valladolid del s. XI o del de Palencia (1506), la construcción del puente de Cabezón sobre el Pisuerga (1536), el de la Maza en San Vicente de la Barquera sobre la ría (1537) el de Almaraz sobre el Tajo (1537), el de Mazuecos sobre

---

el Guadalquivir (1570) o el de San Marcos, en León (1598), entre otros; solo para cruzar el Tajo, Las Relaciones Topográficas de los pueblos de España, hechas por orden de Felipe II, citan una decena de puentes. Ello a pesar de las rivalidades entre municipios que, en pugna por acaparar rutas comerciales, hizo que, en ocasiones, algunos se opusieran a la construcción de nuevos puentes si estos podían favorecer el desplazamiento de las rutas comerciales hacia otros núcleos urbanos.

## () Arrieros y carreteros

También se preocuparon los Reyes Católicos de ordenar el funcionamiento del sector transporte en España. La cuestión lo merecía porque, a la precariedad de las infraestructuras, se sumaban otras complicaciones como la inseguridad de los caminos y la abundancia de impuestos de paso.

En aquellos años, el servicio de transporte era atendido, en general, por arrieros no profesionales

---

para el transporte interior de larga distancia y por carreteros que recorrían las llanuras de Castilla. Muchas veces transportista y mercader eran la misma persona y viajaba en caravanas como feriante acarreando mercancías de poco peso. En cuanto a las mercancías más voluminosas, eran trasladadas por transportistas profesionales o por los propios agricultores o ganaderos. La labor de los carreteros era fundamental, a pesar de que en la mayor parte de los casos los caminos no podían llegar hasta los puertos marítimos y no había más remedio que recurrir a acémilas para finalizar el viaje. Para regularizar y proteger este sensible sector estratégico para la economía, los Reyes Católicos crearon en 1497 la Real Cabaña de Carreteros, que agrupaba a todas las asociaciones regionales de transportes por carro –en 1629 incluiría también a los arrieros– y que mantendría durante más de cuatro siglos el monopolio del transporte.

La Corona, que vivió en primera persona la utilidad del servicio que prestaron las carretas en la guerra de Granada acarreando víveres y artillería al

### *Incierta aventura*

*Durante el reinado de los Reyes Católicos se puso fin a la inseguridad en los caminos. Los bandoleros, contrabandistas y serranas que merodeaban por los caminos para asaltar a carretas y acémilas desaparecerían de la mano de la Santa Hermandad, creada por Isabel la Católica en 1476. El primer cuerpo policial organizado de Europa utilizó sin trabas sus amplísimos poderes para acabar con el bandolerismo, estableciendo una estrecha vigilancia en los caminos, y juzgando y castigando severamente al delincuente en sus propios tribunales.*

*Limpías las rutas de malhechores, durante el Renacimiento se hace cada vez más frecuente viajar. El moderno sistema de correos, que en España y en el resto de Europa se produce en los primeros años del S.XVI, sustituye a los mandaderos y troteros medievales. A los mensajeros de nuevo cuño se unen mercaderes, emigrantes, militares, religiosos, nobles, recaudadores de impuestos, artesanos, juglares o estudiantes que, cada vez con mayor frecuencia, recorren los caminos.*

*Muchos de ellos cuentan sus experiencias en crónicas de viajes, dando noticia del estado de las vías, y de las ventas y posadas. Así, el alemán Jerónimo Münzer, en su Viaje por España y Portugal en 1494 y 1495, realizado a caballo, advertía de los peligros del camino de Vélez-Málaga por los frecuentes desembarcos de los piratas berberiscos a la captura de personas y al saqueo de bienes, y Bartolomé Joly, consejero y limosnero de Enrique IV de Francia, en su Voyage en Espagne, 1603-1607, califica a las posadas españolas de sucias e inhóspitas, “donde la carne estará mitad tostada mitad arrastrada por las cenizas y donde abundan los maleantes”, por lo que advertía: “Al salir, no dejéis de hacer el inventario del equipaje”. Según su testimonio, las ventas eran caras, inseguras, incómodas y sucias, y las camas estaban todas llenas de pulgas. Antonio de Lalaing, chambelán del rey y narrador del primer viaje de Felipe el Hermoso y Juana de Cas-*

*tilla, realizado en 1502 y 1503 para ser jurados como herederos de los tronos de Castilla, delata en su Relación la escasez de infraestructuras al relatar que al partir de Bayona fueron despedidos los carros y carretas de Flandes que habían traído los bagajes porque no podían seguir más adelante, por las montañas; y fueron traídos grandes mulos de Vizcaya, por orden del rey y de la reina de España que llevaron dichos bagajes hasta Toledo.*

*Bronseval, el locuaz miembro de la comitiva de ocho personas que acompañó en 1532-1533 al abad Claraval Dom Edme de Sallieu en su visita pastoral por los monasterios cistercienses de la península ibérica, dio detalles en La peregrinatio hispanica de la situación de caminos y posadas. No fue corto el viaje, pues la comitiva entró por Perpignan y pasó por Montserrat, Valencia, Medina del Campo, Galicia, Portugal, Badajoz, Toledo, Alcalá, Guadalajara, Burgos y Barcelona.*

*A pesar de hallar alabanzas en su prolija crónica, menudean las críticas por el mal estado de los caminos y puentes, y por la escasez, casi ausencia, de posadas donde abastecer a los viajeros: en Chinchilla había un hombre que vendía solo pan y otro que vendía sólo vino; los miembros de la comitiva nada pudieron comer porque nada pudieron encontrar. Y cuando encontraban posada, la situación no era mucho mejor, pues alguna noche la pasaron sepultados entre paja llena de pulgas, mientras que los caballos, que a veces corrieron mejor suerte en materia de comida, también tuvieron en una ocasión que echarse en un lodazal fétido. También hubo críticas a la situación de algunas infraestructuras, como los puentes trémulos y peligrosos sobre el Esla y el Órbigo, en Benavente, al igual que el puente sobre el río Jamuz, también en tierras zamoranas, que además de trémulo y peligroso, se hallaba cubierto de ramajes y hojarascas en medio de caminos tortuosos.*

---

ejército, bendijo a este gremio con notables privilegios, como la libre circulación de las carretas por todos los términos municipales, protección frente a los abusos en el cobro de portazgos, regulación de las tasas sobre la venta de paja y cebada, permiso para que los animales de tiro pudiesen pastar libremente en los términos de los pueblos en condiciones iguales a las del ganado de la misma especie, o licencia para que los carreteros pudieran cortar madera para reparar sus carretas.

Este conjunto de medidas impulsó el libre tránsito de personas, mercancías y ganados por todos los caminos. Una política que fue continuada por Carlos I y Felipe II, quienes, al igual que Isabel y Fernando, suprimieron portazgos, pontazgos o barcajes. Algo que dio alas al transporte de mercancías a lo largo del s.XVI, un notable impulso a la actividad de las acémilas de trajinantes y arrieros, y la aparición de caballerías y plazas de carro de alquiler, la litera y el coche para el transporte de viajeros, y la galera para el transporte mixto de personas y mercancías.

## () Primeros mapas

La creación de la Santa Hermandad durante el reinado de Isabel la Católica, que limpió los caminos de malhechores, también favoreció el tránsito de viajeros, que se fue incrementando durante el Renacimiento, y cuyas peripecias fueron recogidas muchas veces en detalladas crónicas de viaje. A partir de estos relatos se elaboraron los Repertorios de Caminos, auténticos mapas que ofrecen información de un incalculable valor sobre la red caminera. Es el caso del primer Repertorio, publicado en 1546, reinando Felipe II, por Pedro Juan Villuga. Su mapa da noticia de la existencia de 214 ventas, 6 puentes y 21 pasos de barcas, y recopila 139 itinerarios que sumaban 38.000 kilómetros, que en plano se reducen a 18.000 kilómetros por la superposición de itinerarios. Treinta años después, en 1576, Alonso de Meneses publicó un nuevo Repertorio de Caminos, que recoge 134 itinerarios distintos, de los que 119 son comunes al de Villuga y que suman 39.000 kilómetros. Arrojan también luz Itinerarios como el de Enrique IV, J.Torres Fontes o la guía de viajes de Rumeu de Armas, en la que relató los viajes de los Reyes Católicos.

Según esos primeros repertorios, el mapa de viarios del s. XVI aparece abigarrado en torno a las áreas de mayor actividad, en contraste con una llamativa ausencia de caminos en amplias zonas de una península con una orografía difícil, atravesada por numerosos ríos y puertos de montaña –hoy día existen en la península 254 puertos con problemas

---

de nieve en invierno–, que solo podían ser atravesados con gran dificultad por acémilas. Orografía desigual, con zonas muy propicias al aislamiento, como la cornisa cantábrica, con respecto al interior, y una costa marítima extensa que permite la navegación de cabotaje y el desarrollo de los intercambios entre las regiones de la periferia. De hecho, las ciudades del Cantábrico se proveían de cereal llegado a lomos de acémilas, pero también por vía marítima, desde los puertos andaluces del Atlántico. Vía marítima, por tanto, que puede soslayar la creación de caminos en amplias zonas, algo que se revelará en el mapa viario con grandes vacíos de rutas terrestres entre Málaga y Alicante.

La malla viaria más densa se produce alrededor de Burgos, encrucijada de caminos y centro neurálgico para la exportación de lana hacia los puertos del Cantábrico, y para dar salida, a través del Camino de Santiago francés o de la arteria Burgos-Valladolid-Medina del Campo, hacia el interior castellano, a las mercancías procedentes de Cataluña, Aragón, Navarra y Rioja. Tan denso era el conglomerado viario comprendido entre Burgos, Valladolid, Zamora, Salamanca, Ávila, Toledo y Madrid, que estaba cruzado por 4.000 kilómetros de caminos, una densidad cuatro veces superior a la media peninsular. También se muestra especialmente abigarrado el mapa de caminos desde el interior hacia los puertos más importantes: Barcelona, Alicante, Valencia, Málaga y Sevilla.

La actividad comercial se evidencia a través del denso conglomerado alrededor de Segovia, Ávila, Valladolid, Zamora, Salamanca, Toledo, Madrid, León, Palencia, Tordesillas, Medina de Rioseco, Medina del Campo, Benavente, Toro, Peñafiel, Aranda de Duero, Soria, Olmedo, Alba de Tormes, Arévalo, Cebreros, Illescas, Alcalá de Henares, Sigüenza, Guadalajara, Ocaña, Oropesa, Talavera, Plasencia, Béjar, Talamanca, Hita, Atienza, Sigüenza, ciudades en las que se celebraban ferias y mercados temporales de carácter comarcal muy concurridos por tratantes de lanas, paños, especias o artesanía.

Un gran eje oeste-este se situaba al norte de la meseta y discurría por Galicia, norte de León y de Castilla la Vieja, La Rioja, el valle del Ebro y Cataluña. Enlazaba, por tanto, el Atlántico gallego, el norte de Castilla y León y el valle del Ebro con el Mediterráneo catalán y la frontera francesa. Las conexiones con los puertos cantábricos eran abundantes y se realizaban desde Burgos hasta Laredo y Santander, a través de Pesadas y Ampuero, y hasta Bilbao por Pancorbo y Orduña. Sensiblemente paralelo a este, discurría a lo largo de la cornisa cantábrica otro camino que unía Avilés y Fuenterrabía, enlazando con él en Laredo y Bilbao. Y en tierras de Navarra y Aragón aparece otro camino, también

---

paralelo al que discurre por el valle del Ebro, que unía Navarra con Monzón y llegaba hasta Lérida.

Un segundo gran itinerario, también en dirección oeste-este, recorría el valle del Duero desde Zamora hasta el puerto del Madero en Soria y Tarazona, donde se cruzaba con el eje anterior hasta Barcelona y el Rosellón y pasaba por Zamora, Valladolid, Aranda de Duero, Soria, Tarazona y Luceni, en tierras de Aragón. Y completaba el mapa de grandes ejes, el que seguía el cauce del Tajo desde Lisboa hasta Toledo para continuar por Cuenca y Utiel hasta Valencia.

En contraste a esta abundancia de caminos en la cornisa cantábrica, se encuentra la escasez de rutas que unieran directamente Asturias con León, y Álava con Guipúzcoa y Navarra, y la práctica inexistencia de caminos junto a los Pirineos. 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 noroeste leonés y asturgalaico, al norte del Camino de Santiago y en la cuenca del Guadiana, entre las Villuercas al norte, Sierra Morena al sur, Ciudad Real al este y Mérida al oeste.

## () Declive de Castilla

Los mapas que evocaban el medievo y señalaban la primacía de la meseta castellana tenían los días contados frizando el s. XVIII. España pierde la hegemonía europea, y la crisis social y económica que asoló a Europa en aquella centuria –drástico retroceso de la actividad económica, disminución de la producción agraria, estancamiento del crecimiento demográfico, epidemias y conflictos sociales– se sumó a los cambios que ya se venían sucediendo durante el s. XVI en materia de equilibrio territorial y político, y que acabarían con la desintegración de la abigarrada red viaria de la vieja Castilla.

La nueva lógica de un Estado más fuerte y complejo anunciaba el centralismo caminero, que se impondría en el s. XVIII y que se alejaría definitivamente del sistema de centurias anteriores, en los que no había nudo principal en el que confluyesen todas las rutas. Pronto se impondría el modelo radial, cuyo centro sería Madrid, capital del reino desde 1561, salvo el breve interregno de Valladolid entre 1601 y 1606. Y, efectivamente, el mapa de las infraestructuras viarias traduciría una vez más los cambios urbanos y políticos. Ahora, el centro urbano de referencia ya no lo sería por su importancia

---

comercial, sino por su relevancia política. Y ese papel lo desempeñaba la capital del reino, por lo que Madrid vio crecer su número de habitantes de manera exponencial –en 1630 su población alcanzó las 130.000 personas– y se convirtió en un gran centro de actividad comercial, social y política.

Tan drástico fue el cambio de modelo que Burgos, el más próspero nudo de comunicaciones comerciales de siglos anteriores, pasaría, en un rápido declive, de 13.000 habitantes a menos de 5.000 en el s. XVII; el floreciente Toledo que acaparó intensas relaciones comerciales con el reino de Valencia, perdió más de la mitad de sus habitantes: bajó desde los 70.000 a los 25.000, al igual que Valladolid, antaño centro mercantil y político, que pasó de 45.000 a 20.000 habitantes; Segovia, sede de una de las más prósperas manufacturas de paños, bajó de 30.000 a 15.000 habitantes, y Medina del Campo pasó de los 13.000 habitantes a los 3.500 y dejó de ser un potente centro de transacciones mercantiles para emprender la senda de la ruralización.

El resultado final es que el interior de la corona de Castilla dejó de acaparar la actividad económica para convertirse en una de las regiones más estancadas de la península. El efecto dominó de la crisis también se dejó sentir en las regiones periféricas de la península, aunque no padecieron la intensa decadencia del interior de Castilla y remontaron durante el s. XVIII. Tras la rauda desintegración del sistema urbano de la meseta castellana, pronto sonaría la gran hora de las ciudades portuarias, que se esforzaron por mejorar las infraestructuras viarias que les asegurasen un fácil acceso a sus áreas de negocios. Además de Bilbao, que ya desde el s. XVI funcionó como un auténtico mercado internacional, las ciudades más prósperas estarían encabezadas por Barcelona y toda la costa mediterránea; Sevilla, el valle del Guadalquivir y el puerto de Cádiz, que se convertiría en un gran centro de comercio internacional, y la costa del Cantábrico, desde Galicia al País Vasco, con los puertos de Bilbao y Santander a la cabeza, que también experimentarían un notable crecimiento a lo largo del s. XVIII. Siglo en el que, por primera vez y después de centurias de estancamiento, la monarquía asumiría la voluntad –y la consiguiente financiación a cargo de la Real Hacienda–, de dotar al territorio una red viaria bien planificada: una metamorfosis que supuso el definitivo y largo adiós al sistema heredado del medievo. //