

Camino, puentes y transportes en Castilla medieval *

Carlos Calderón**

Un prolongado estudio de la historia de España pone al descubierto una serie de vacíos en cuanto al desarrollo de temas vinculados con los medios de comunicación y transporte. Es cierto que existen análisis eruditos pero tienen la característica de contemplar cuestiones locales o –a lo sumo– regionales, faltando el planteo desde una perspectiva más integradora, y al expresar esto nos referimos tanto a Castilla como al resto de las entidades políticas que erigieron su soberanía sobre el territorio peninsular.

Esa falta de investigación ¿puede deberse a que la Edad Media no fue muy pródiga en el desarrollo de una conciencia caminera y por lo tanto el investigador no se siente atraído por un tema que escasamente podrá ver reflejado en los archivos? ¿Podría otra causa ser –y esto justificaría las encuestas sobre caminos comarcales– que la documentación se halla referida a sitios muy precisos y, en consecuencia, abunde en los repositorios de dichos lugares? ¿O de lo contrario el mayor peso reside en la elevada dispersión de las fuentes?

Probablemente cada uno de estos interrogantes haya constituido obstáculo suficiente como para emprender una investigación acerca de los caminos y transportes, fundamentales a la hora de entender la articulación social y económica del espacio castellano bajo medieval. Los escasos textos existentes analizan en forma global las vías de comunicación de la península ibérica y por ende, consideran a los caminos medievales como continuadores de la red caminera romana⁴⁴². Prueba de ello es la abundancia de trabajos centrados en la importancia de las vías y puentes que el Imperio construyó en Hispania; estas obras fueron esenciales para la dominación e integración de los pueblos que la habitaban y de tal manera se instala la idea del beneficio incorporado por las vías a la vida comunitaria y política que ni siquiera en las peores épocas de anarquía se abandona su mantenimiento.

La desintegración del Imperio desde fines del Dominado, la formación de un precario sistema de reinos opuestos entre sí conduce a que esa red caminera que anteriormente unía distintas partes de la macroformación política romana, ahora no fuera más que una porción de un sistema de comunicaciones en plena dislocación. Desde el punto de vista de la circulación, la situación se agrava aún más debido al proceso de ruralización y de autonomía de las *villae*. Salvo excepciones notorias se restringe el comercio; por otra parte al debilitarse –en muchos casos desaparecieron– las funciones municipales los puentes y caminos que se encontraban bajo su inmediata supervisión comienzan a sentir la falta de atención en sus aspectos materiales.

* Tesis de doctorado bajo la Dirección de la Dra María del Carmen Carlé. Instituto de Historia de España Dr. Claudio Sánchez Albornoz, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, 1986

** Docente e investigador – Centro de estudios Clásicos y Medievales – Universidad Nacional del Comahue.

⁴⁴² Gonzalo MENÉNDEZ PIDAL, *Los caminos en la historia de España*. Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid, 1951

La conformación del Reino Visigodo demostrará la escasa atención prestada a las rutas y tráficos terrestres por los nuevos señores; el epigonismo germánico, tan presente en tantos aspectos de la convivencia con los hispano-romanos, se manifestará casi únicamente en la conservación de la legislación. Por lo demás, los caminos y puentes estaban ahí, podían ser utilizados y así fue.

Caminos, puentes y transportes adquieren un grado de desarrollo inherente a cada formación y a los usos sociales que se le asignen; en ese sentido el retroceso en términos de civilización operado a fines del mundo antiguo le otorga a las vías de comunicación un papel casi en exclusiva de carácter militar, situación que, en principio, se extiende al campo musulmán. La resistencia cristiana da lugar a un nuevo proceso en el cual las antiguas vías y puentes solo presenciarán el paso de tropas en uno u otro sentido y, cumpliendo funciones militares, aparecerán mencionadas en los cronicones cristianos y en los libros de viajes de autores andalusíes. Es así que, aunque con sus estructuras menguadas por el paso del tiempo y la desatención, seguirán existiendo las obras romanas, atravesando ahora los más de ellos extensas zonas despobladas o posibilitando, en la mayoría de los casos, desplazamientos de corto radio.

Una nueva justificación de su utilización es la que los pondrá nuevamente en el tapete; ello se debió al avance de la frontera cristiana, a la extensión de líneas geoestratégicas de los incipientes estados que por fuerza, y dados los condicionamientos geográficos, fueron las mismas que seguían las antiguas rutas. A este movimiento le seguirá la repoblación y ahora sí, en el marco de una nueva articulación política, social y económica, se hará una importante valoración de los puentes y vías supérstites.

El desarrollo interno de estas nuevas unidades políticas, la introducción de nuevas variables, como ser la relación entre vías de comunicación y recaudación hacendística, inclusive religiosa reflejada en la itinerancia mendicante, en la circulación devocional hacia santuarios locales o mayores como Santiago de Compostela, el establecimiento de lazos con las regiones transpirenaicas y entre los mismos reinos españoles originaron una realidad inédita. Esta situación se reflejará también en los medios de comunicación y en una novedosa dimensión caminera.

Esta nueva dimensión no se exteriorizará –salvo contados casos– sino en época tardía; lo destacable es que estos caminos, de pezuña los más, constituyen el medio adecuado para la expresión de una realidad distinta, para la cual las antiguas carreteras romanas ya no eran suficientes. Si anteriormente la preponderancia en la dirección de las calzadas era Norte-Sur la cartografía al uso muestra rupturas y entrecruzamientos priorizándose ciertas zonas que se consolidarán como núcleos camineros, tal como sucede en las proximidades de Santiago, Burgos, Valladolid, León y Zamora, en el sur alrededor de Córdoba y Sevilla y en el centro sobre Toledo y Madrid.

En este nuevo contexto y en el ámbito específico de Castilla se comprueba la incidencia del hombre sobre el camino y de éste sobre el hombre a pesar de que no hubo desarrollo de una conciencia caminera hasta prácticamente fines del siglo XV. Sin embargo ello no significó que las rutas, por más precarias que fuesen, no estuviesen constanciadas con la mentalidad del castellano; éste actuaba sobre los caminos del único modo que podía hacerlo: transitándolos, hecho que de por sí implica un constante seguir trazándolos. La gran movilidad de la sociedad medieval evidencia vías transitadas en todas direcciones, con los fines más dispares.

Muy esporádicas son las fuentes relativas a la construcción o reparación de

caminos en la época medieval, situación que tiende a revertirse desde principios del siglo XV por interés de los concejos o inclusive de nobles; tal el caso del Condestable Lucas de Iranzo que se jactaba de haber construido una carrera “muy ancha e bien larga e mas blanda” alrededor de la ciudad de Jaén.

Por su parte en la obra de los Reyes Católicos se detecta una doble vertiente. Una, originada en la guerra de Granada, avanzará en la construcción de numerosos caminos en la zona de operaciones y otra en el resto de Castilla con la finalidad de favorecer la integración del territorio y agilizar la circulación de mercancías y personas.

Los puentes, sobre todo en un suelo tan quebrado como el peninsular, se convierten en componente imprescindible de los caminos y nacen a partir de la acción deliberada del hombre, quien con un plan definido y las técnicas apropiadas se decidió a evitar la interrupción de las cintas de piedra o tierra que se extendían en todas direcciones. Se han realizado estudios parciales desde el punto de vista histórico, ya que no arquitectónico, faltando una visión integral de la cuestión. Puede así verificarse su importancia como nexo entre pueblos y culturas y su presencia en la legislación, en enfrentamientos militares, en la fundación de poblaciones, en hechos económicos o recaudativos y, sobre todo, en la documentación concejil originada en las permanentes reparaciones a que debían ser sometidos; tal el caso del puente de Orense sobre el Miño en Madrid los de Toledo y Segovia que posibilitan trasponer el Manzanares o el “de Viveros” sobre el río Jarama.

De las variadas actividades que pueden desarrollarse sobre el camino, junto o a partir del mismo las que se relacionan con el plano económico aparecen como determinantes; el incipiente comercio de las ciudades y villas de la repoblación adquirirá una dimensión tal que pronto atravesará los confines políticos existentes; el reflejo de esta dinámica se observa en la utilización preferencial de ciertos caminos en detrimento de otros y también en el hecho de que estas rutas, al igual que la totalidad, se convertirán en un medio ideal de recaudación de impuestos al tránsito.

Al decir comercio emerge naturalmente el tema transportes, en especial de bienes de consumo primario y materias primas, cuyo desarrollo en Castilla sufrió una serie de limitaciones, no sólo las derivadas de la especial geografía, sino también de la secular lucha contra los hispano-musulmanes, estos condicionamientos no detuvieron el crecimiento de la actividad sino que por el contrario posibilitaron especializaciones, tal es el caso del transporte por recuas, el único posible donde los caminos no existían o en zonas de móviles y conflictivas fronteras. La recua constituyó una comunidad en marcha y en oportunidades hasta un concejo itinerante cuya duración estaba supeditada a la llegada a destino. El hecho de reconocer la importancia de este sistema de transporte conduce al recuero, sobre cuyas funciones mucho se legisló, y sobre todo de la mula, cuyo papel en una sociedad que crece y se desmilitariza es cada vez más importante y conflictivo.

En lo relativo a los transportes la Edad Media culmina en Castilla con el establecimiento de la Real Hermandad de Carretería, signo de los nuevos tiempos políticos, económicos y camineros representados por los Reyes Católicos.

En síntesis, el estado del conocimiento de la materia, la metodología y aproximación a las fuentes documentales muy dispersas cronológica y espacialmente y el interés personal constituyeron acicates y obstáculos para el desarrollo del tema propuesto. De la originalidad del mismo al tiempo de su elección habla a las claras la profusa producción que se observa a partir de principios de los 90 como lo confirman recientes y

Carlos CALDERON

exhaustivos listados bibliográficos ⁴⁴³ o el éxito alcanzado por el *Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, el sexto de los cuales se celebró del 18 al 20 de junio de 2002. En ambos y otros espacios de reflexión encontraron cabida textos referidos a la tesis ⁴⁴⁴.

⁴⁴³ Juan Carlos CASTILLO ARMENTEROS, "Las vías de comunicación terrestres entre al-Andalus y Castilla. Algunas propuestas para su estudio", en: Sánchez Terán, Salvador y otros, *La formación del espacio histórico: transportes y comunicación*. Ediciones Universidad, Salamanca, 2001, pp. 91-103.

⁴⁴⁴ Carlos CALDERÓN, "Itinerario del impreso en la Galicia del Renacimiento". *Actas del III Congreso de Caminería Hispánica*, Madrid – Guadalajara, 13 al 18 de Julio de 1998, Madrid, 2000; Ibidem, "Los puentes en la Castilla Bajo-Medieval". *Cuadernos de Historia de España LXXI*. Facultad de Filosofía y Letras, U.B.A.; Ibidem, "Portazgos, Corona y Señoríos en la Baja Edad Media Castellana – Una aproximación desde el conflicto". Ibidem LXXII. Facultad de Filosofía y Letras, U.B.A., 1990; Ibidem "Los puentes y la Mesta en la Castilla bajo-medieval". *Revista de Historia I*. Facultad de Humanidades, Universidad Nacional del Comahue, 1990. Ibidem, "Acercamiento a la problemática caminera Altomedieval desde la antigüedad romana". *Actas del Primer Congreso sobre el transporte, su historia y su participación en el desarrollo de las comunidades*. Escuela de Posgrado y Educación Continua. Facultad de Ciencias Exactas, Ingeniería y Agrimensura; "Algunas consideraciones sobre portazgos y alcabalas en la fiscalidad castellana de los siglos XIII a XV". *Cuadernos de Historia de España LXXII*. Facultad de Filosofía y Letras, U.B.A., 1991.