

# Los caminos y el transporte terrestre durante el reinado de Isabel La Católica, en su quinto centenario\*

Roads and land transport during the reign of Isabelle

**J. Agustín Sánchez Rey.** Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos  
Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. [asanchez@mfom.es](mailto:asanchez@mfom.es)

**Resumen:** Con motivo del quinto centenario de Isabel la Católica, reina de España junto a su esposo Fernando, se pasa revista a la ingente tarea organizativa que llevó a cabo durante su reinado, también en materia de caminos, a los que prestó gran importancia, participando incluso en la construcción de alguno. El mantenimiento de los caminos, la limitación de peajes, la seguridad (Santa Hermandad), la dotación de servicios a los usuarios (ventas y mesones), el transporte (Real Cabaña de Carreteros), los caminos de la Mesta, el correo, etc., constituyen aspectos importantes de su labor, que sentó las bases de la grandeza de España en siglos posteriores.

**Palabras Clave:** Caminos, Transporte, Historia, España, Reyes Católicos

**Abstract:** On the fifth centenary of Queen Isabelle, who ruled Spain together with her husband Fernando, the article considers the vast administrative undertakings carried out during her reign. The author focuses on the road system of the time which was considered to be of utmost importance by the Queen who even deemed to participate in the construction of the same. Road maintenance, the setting of tolls, safety (Santa Hermandad), roadside resting places (inns and hostels), transport (Real Cabaña de Carreteros), the Mesta roads, post service, etc. were important aspects of her work and set the foundations for an era of grandeur in Spain over following centuries.

**Keywords:** Roads, Transport, History, Spain, Catholic Kings

El 26 de noviembre de 1504, fecha de la que ahora se cumple el quinto centenario, fallecía en Medina del Campo la reina Isabel I a los 55 años de edad. Habiendo dispuesto que sus restos fueran inhumados en el convento de San Francisco de Granada, inició después de muerta su último viaje por los caminos de España, a los que tan estrechamente estuvo vinculada durante toda su vida.

Fue un viaje largo y duro, debido a las inclemencias del tiempo y al mal estado de los caminos. Según relata el cronista Pedro Martyr de Anglería "apenas habían salido de Medina, cuando estalló una terrible tempestad, que continuó casi sin interrupción durante toda la jornada; pusiéronse intransitables los caminos, desaparecieron los puentes, convirtiéndose los riachuelos en profundas corrientes y las aguas inundaron las llanuras; no se vieron ni el sol ni las estrellas durante el viaje y las mulas y los caballos eran arrastrados por las corrientes, pereciendo con ellos en algunas ocasiones los jinetes. Nunca me vi en tantos peligros en toda mi arriesgada peregrinación a Egipto. Por último, el 18 de diciembre llegó el féretro al lugar de su destino; y en medio

del furor de los elementos los apacibles restos de Doña Isabel fueron depositados con sencilla solemnidad en el convento de San Francisco de la Alhambra".

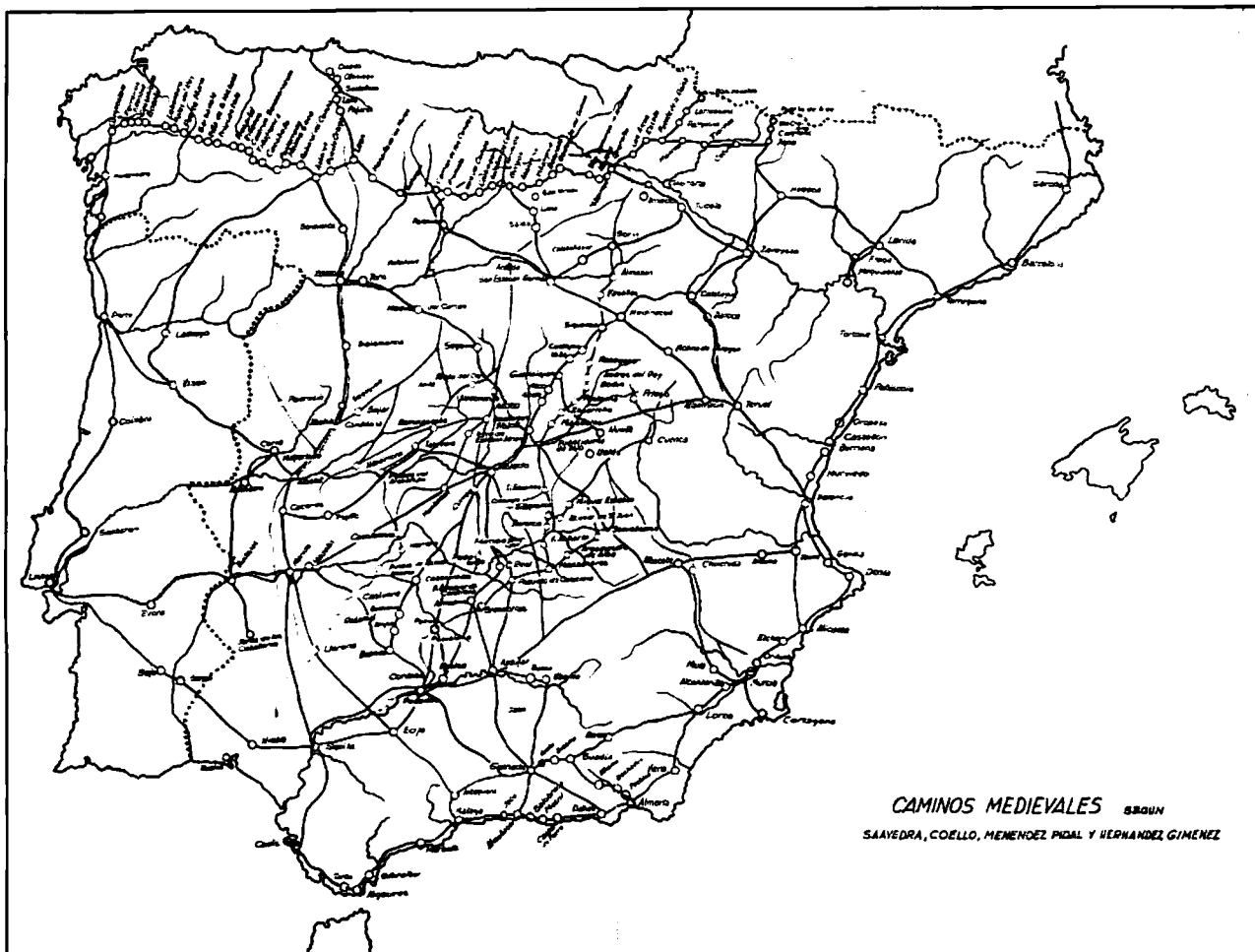
El itinerario seguido, a través de Arévalo, Toledo y Jaén, duró 22 días de un cuasi invierno, que dificultó el viaje, realizado a través de caminos carreteros, ya que debían permitir la circulación de vehículos de ruedas, transportando el féretro.

Restauradora de la unidad de España como Estado, junto con su esposo Fernando de Aragón, y creadora con acierto y fortuna de las bases que harían de nuestro país líder mundial durante varios siglos, la vida de la reina Isabel estuvo siempre estrechamente vinculada a los caminos de su reino, por diversas razones, como luego veremos.

Mucho tiempo antes del viaje póstumo antes reseñado, en 1469, otro camino le proporcionó la alegría de ver llegar a sus dieciocho años de edad al que pronto sería su esposo, Fernando, el cual, disfrazado de arriero para burlar la feroz oposición del entonces rey de Castilla y hermano de Isabel -Enrique IV- así como de la interesada nobleza caste-

\*Texto de la conferencia pronunciada dentro del Ciclo Conmemorativo del Quinto Centenario de Isabel La Católica celebrado en el Ministerio de Fomento, bajo la dirección de D. Miguel del Barrio.

Fig. 1. Caminos medievales.



llana, opuesta al matrimonio de la infanta con el heredero de Aragón, había viajado desde Tarazona a Valladolid, a través de El Burgo de Osma —desde cuya muralla, por cierto una pedrada del centinela casi acaba con su vida— a través de posesiones de los Mendoza, a la sazón enemigos de Isabel. El hecho de utilizar para su desplazamiento una caravana de arrieros pone de manifiesto la existencia de caminos suficientemente consolidados para las relaciones comerciales entre los territorios peninsulares.

La reina Isabel fue una gran viajera, a la que no arredaban ni las fatigas ni los peligros del viaje ni el mal estado de los caminos de la época. Baste decir que en un solo día era capaz de recorrer más de 100 km a lomos de caballería, como hizo por ejemplo cuando, para evitar que el mayorazgo de la Orden de Santiago, con todas sus cuantiosas rentas y posesiones, recayera en manos poco afectas, se presentó por sorpresa en Uclés (Cuenca), justo a tiempo de evitar la elección de Alonso de Cárdenas. Para lo cual, incluso campo a través, de noche y bajo la lluvia recorrió una distancia que pocos jinetes son capaces de hacer en una sola jornada.

Otro ejemplo. En tan sólo 10 meses, en 1481, Isabel recorrió a caballo cerca de 4.000 km de los duros caminos de la época, celebrando Cortes en tres ciudades distintas, y eso que esperaba un hijo para el verano de 1482.

A veces tuvo que encargarse personalmente de dirigir la construcción de nuevos caminos. Tal fue el caso de lo ocurrido en 1485. Habiéndose iniciado campañas militares contra los reyes moros de Granada y encontrándose en aprietos su esposo Fernando al frente del ejército cristiano, era urgente el envío de artillería para tomar los estratégicos castillos de Cambil y Alhabar, que amenazaban a las tropas castellanas. El conde de Cabra, curtido guerrero, había sido poco antes diezmado por El Zagal, caudillo granadino, al ir a tomar Moclin. De modo que Isabel, que a sus 34 años esperaba su quinta hija (Catalina) pidió un caballo y, junto con su consejero el obispo de Jaén, condujo a 6.000 zapadores, los cuales provistos de palas comenzaron a cavar y volar un camino en la falda de la montaña. Así construyó en 12 días un camino de 20 km que salvó al ejército cristiano de una segura derrota y quizás también salvó la vida de su marido.

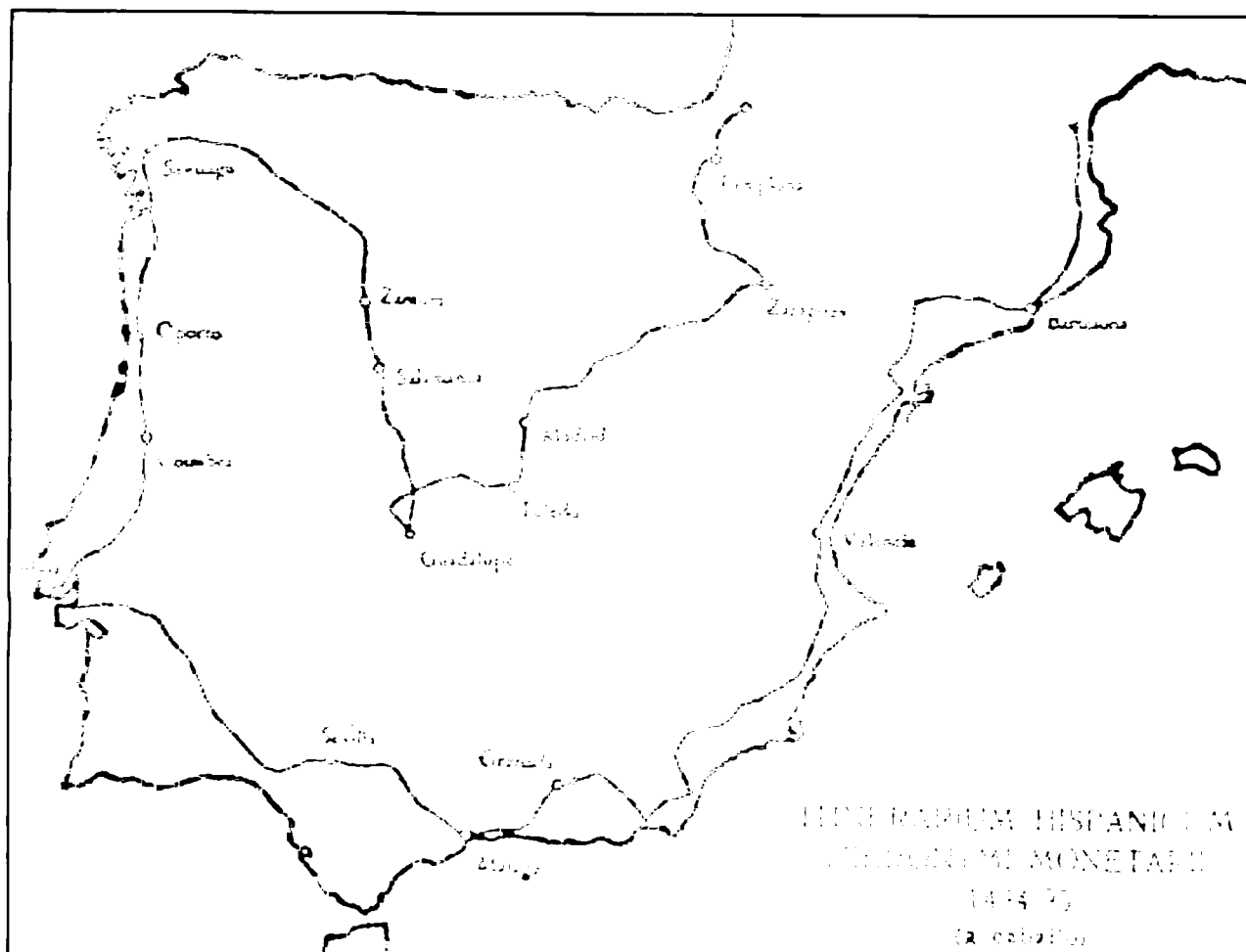


Fig. 2. Itinerario recorrido por J. Munzer, con los principales santuarios y ciudades de la época, entre ellas Granada recién conquistada.

### Nuevos caminos para la Reconquista

Otra actuación constructora semejante fue la que la pareja real realizó dos años después, en 1487. En el curso de la campaña para la toma de Málaga, dirigió el trabajo de 4000 peones que abrieron caminos para el paso posterior del ejército de 70.000 hombres con el que victoriosamente estrecharon el cerco de la capital nazarí.

En 1489, una nueva campaña exigió la construcción de otras 7 leguas de nuevos caminos (unos 40 km), obra en la que se emplearon 6000 peones, que repararon los desperfectos causados por una gran tormenta en los caminos que en la campaña de Baza y Cuxar habíanse construido: "el rey envió toda su hueste e mandó que fuesen delante mil peones, quebrantando peñas e allanando los malos pasos e haciendo puentes en los ríos que con las muchas aguas habían crecido".

El estrago causado por las lluvias en los movedizos terrenos andaluces hizo que, según relata Pulgar en su crónica: "la Reina, sabido aquel inconveniente, envió muchos oficiales y fasta seis mil peones para reparar los caminos y estos maestros y peones hicieron calzadas e puentes tantos que

duraron siete leguas de caminos por donde pudieron pasar las recuas de los mantenimientos".

Según el historiador Rumeu de Armas ningún monarca español superó a la pareja de Isabel y Fernando en su notable afán por recorrer incansables los campos y las ciudades de sus extensos reinos, con lo que llamó "pasión itinerante" de estos soberanos.

La red de caminos había experimentado profundos cambios en relación con la de las antiguas vías romanas, ejemplo de racionalidad y calidad técnica. Las numerosas guerras que tuvieron como escenario el solar hispano desde la etapa final de nuestra pertenencia al Imperio Romano, el deterioro causado por el paso de los siglos sin adecuadas tareas de reconstrucción y conservación y el cambio experimentado en los asentamientos de la población, alteraron casi por completo la antigua red de caminos. El declive de las principales ciudades romanas y la aparición de nuevas localidades hizo que la red fuera naturalmente muy distinta a la de los primeros siglos de nuestra Era.

Con excepción de algunas vías, como el transitado Camino de Santiago, los largos itinerarios dejaron de tener la mis-



Fig. 3. Familia morisca granadina en camino. Detalle de la "Vista de Granada" de Joris Hoefnagel, publicada en "Civitates orbis terrarum", 1564.

ma significación que en la época romana y en su lugar surgieron caminos de carácter local que comunicaban villas y ciudades relativamente próximas, a lo cual vino a sumarse el cambio en la Administración responsable de la construcción y conservación, que se hizo más local, así como la fragmentación del territorio español en numerosos reinos y señoríos.

El vehículo de ruedas para el traslado de personas, ampliamente utilizado en época romana, cayó en desuso como consecuencia lógica de la mala calidad de los caminos.

La información de la que se dispone para conocer las características de los caminos del reinado de Isabel procede fundamentalmente de narraciones escritas de viajeros de la época. Entre ellos León de Rosmithal, noble de Bohemia, que en 1466 (Isabel tenía 15 años) visitó la Península con un séquito numeroso, uno de cuyos integrantes, de nombre Shascheck, relata el itinerario y permite conocer los caminos utilizados dando, en particular, noticia de puentes importantes: dos en Bilbao, uno de piedra y otro de madera, sobre el Nervión y el Cadagua; dos de piedra en Burgos sobre el Arlanzón, otro de piedra en Roa de Duero, otros también de piedra en Pontevedra y en Padrón, sobre el río Ulla, el de piedra sobre el Tajo de El Puente del Arzobispo, construido en el siglo XIV, otro en Gerona sobre el río Ter, etc.

Otro relato que brinda interesante información sobre los caminos de la época es el de Jerónimo Munzer (o Jeronymus Monetari) que entre finales de 1494 y 1495 recorre a caballo 3500 km durante algo menos de cinco meses, entrevistándose con los Reyes Católicos en Madrid, con Juan II de Portugal en Evora y con el rey de Navarra, Juan Albret, en Pamplona. El dilatado recorrido, que puede observarse en el mapa (fig. 1), confirma la utilización de caminos muy coincidentes con los actuales, así como la posibilidad de recorrerlos con cierta rapidez a pesar de hacerlo en invierno (17 de septiembre de 1494 - 9 de febrero de 1495) y de tener que detenerse varios días en aquellas ciudades donde fue recibido por los reyes visitados.

Algo posterior es el viaje que el yerno de Isabel la Católica, Felipe "el Hermoso" y su esposa Juana hacen, procedentes de Flandes, en 1502 y 1503, todavía en vida de aquella, para recibir juramento de fidelidad como herederos de los reinos peninsulares. En la descripción del viaje de los príncipes, hecha por A. de Lalaing, caballero del séquito flamenco de Felipe, así como en la de los que él mismo realizó por su cuenta, se dan interesantes noticias de los caminos utilizados. Así por ejemplo, si desde Bruselas los príncipes utilizaron vehículos de ruedas, al cruzar la frontera española en Fuenterrabía, su empleo se hace imposible, pues los caminos y la orografía no lo permiten; es por ello por lo que para transportar los equipajes la reina Isabel envía grandes mulas para hacerse cargo de los bagajes hasta Toledo, lo que indica que los caminos no eran carreteros sino tan sólo de herradura.

Algunas décadas después comenzarían a publicarse las primeras recopilaciones de caminos. La primera, de 1546, es el "Reportorio de caminos" publicado en Medina por el valenciano Juan de Villuga, que viene a describir una red de 17.800 km de caminos probablemente poco diferente de la existente en la época de la reina Isabel. Años después, en 1571, Alonso Meneses publicaría también su Reportorio, con escasas novedades sobre el antes citado de Villuga.

De la combinación de todas las fuentes reseñadas puede concluirse la existencia de una red de caminos relativamente tupida, como puede verse en el mapa elaborado por Uriol (fig. 2) y no tan diferente de la que en la actualidad conforma la red principal de carreteras, excepción hecha del carácter radial de ésta al asentarse la capitalidad en Madrid años después; destaca la mayor densidad que se observa en Castilla, lo cual está justificado por ser este Reino el que tenía una mayor población: alrededor del 80 por 100 de los 7 millones de personas que se calcula vivían en España.

### Mantenimiento de los caminos

La construcción y mantenimiento de los caminos recibieron una constante atención por parte de Isabel y Fernando. Para ello dictaron leyes, que tenían su precedente en otras promulgadas por sus antecesores, como por ejemplo "Las Partidas" de Alfonso X el Sabio, en las que ya se establece que "apostura e nobleza es mantener los castillos e los muros de las villas y las otras fortalezas e las calzadas e los puentes" y como obligación del Rey: "la guarda e la tenencia de estas labores pertenece al Rey. E poronde deve y poner omes señalados e los entendidos en estas cosas, e acusiosos que fagan lealmente el reparamiento que fuese menester a las cosas de suso diximos... otro sí decimos... deban mandar labrar los puentes e las calzadas e allanar los pasos malos, porque los omes puedan andar o llevar sus bestias e sus cosas desembarazadamente de un lugar a otro ..."

Llevando a la práctica tales principios los Reyes Católicos ordenaron la construcción y reparación de caminos en Valencia, Murcia, Almería, Málaga, Cáceres, Salamanca y Burgos, así como en Granada – a Guadix, Baza, Andarax, Almuñecar y Adra-, Ronda – a Sevilla, a Gibraltar y Málaga -, Durango a Mondragón, Vitoria a Salinas, etc. Entre los puentes construidos durante el reinado se citan los de Baeza y Montoro sobre el Guadalquivir; los de Olivares y Boecillo sobre el Duero; el de Talavera sobre el Tajo, los de los ríos Esla, Almonte, Tietar y Manzanares, otros en Ciudad Real, Congosto, San Vicente de la Barquera, Velez Málaga, Carmona, Ciudad Rodrigo, Melgar y Cádiz. También se repararon los de Medina del Campo, Cabezón, Segovia, Málaga, Ubeda y Burgos. Sin embargo era todavía frecuente la existencia de barcazas para atravesar los ríos.

En general, la responsabilidad de la construcción y conservación de los caminos se hacía recaer en los municipios. Así en la Novísima Recopilación los Reyes Católicos ordenan:

“Mandamos a las Justicias y Concejos que fagan abrir y adobar los carriles y caminos por do pasan y suelen pasar y andar las carretas y carros, cada Concejo en parte de su término, por manera que sean del anchor que deban, para que buenamente puedan pasar e ir y venir por los caminos, y que no consientan ni den lugar los dichos Concejos, que los dichos caminos sean cerrados, ni arados, ni dañados, ni ensangostados, so pena de diez mil maravedis a cada uno que lo contrario hiciere”.

Para evitar el mal uso de los caudales públicos en la realización de dichas obras los Reyes dispusieron (1500) que las obras públicas que se hubieran de hacer “a costa del Concejo, o de las penas, o en otra manera, se hagan a menos coste y mas provecho del Concejo que ser pudiera”. También se ordenó con la misma fecha a los corregidores de los pueblos que tuviesen cuidado del buen estado de los puentes y calzadas, dando en caso necesario orden de repararlos con toda diligencia.

Cuando un Ayuntamiento consideraba necesaria o conveniente la construcción o gran reparación de un camino o un puente encargaba la elaboración de un proyecto con su correspondiente presupuesto y propuesta de financiación: bien a través de repartimientos entre los vecinos (no solo los pecheros o contribuyentes, sino también nobles o clérigos estaban obligados a pagar su parte), o mediante impuestos especiales (sisas) sobre las mercancías, o a costa de las sanciones o penas pecuniarias recaudadas por infracciones a la ley, o mediante pres-

taciones personales de los vecinos (aportando su propio trabajo, materiales o medios de transporte). Recibida la petición o propuesta, el Consejo del Rey enviaba un pesquisador para informarse y resolver lo procedente y después de una, a veces larga, espera, acordaba en su caso, autorizar la obra y aprobar la correspondiente asignación de recursos, en ocasiones compensando el aumento de cargas tributarias que suponía. Por ejemplo, para compensar a los vecinos de Montoro el gasto de 200.000 escudos que costó el puente sobre el Guadalquivir los Reyes Católicos les eximieron de “huéspedes, aposento y alojamiento” (gravámenes de carácter general) a menos que entrasen en el pueblo los Reyes, sus hijos y sucesores. Otras veces las obras eran sufragadas por los Señores del lugar. Por ejemplo el puente de Talavera de la Reina lo construyó en esta época a sus expensas el Cardenal Mendoza.

Una vez aprobada la obra se licitaba su ejecución entre maestros constructores acreditados, en subasta “a la candela” (admitiéndose pujas hasta que se consumía la llama de aquella): se suscribía carta de obligación con el contratista y bajo la supervisión de un veedor se realizaba la obra, pagándose regularmente con cargo a los caudales existentes en el arca, que disponía de tres llaves, todas ellas necesarias para su apertura, en posesión del veedor, del corregidor y del pagador, respectivamente.

### Normas para el diseño de los caminos

En cuanto al diseño de los caminos existían normas desde tiempo atrás, como aquella pragmática de Enrique III el Doliente sobre “caminos e senderos e carreras e como han de ser”, que prescribe que el ancho de los caminos reales será de veinte pies (siete metros), disponiéndose su ancho para dos vías, de forma que pudieran cruzarse dos carretas: “los caminos por do pasan los carros sean de ancho de cuatro brazadas y media”. Y aún eran mas anchos aquellos que desde el interior del país se dirigian a los puertos de mar.

Así como el asunto de los repartimientos para la financiación de los caminos y puentes entre pueblos vecinos daba lugar a frecuentes pleitos entre aquellos –a veces se obligaba a sufragar una obra a municipios situados dentro de un radio de 50 km de aquella–, también la regulación de los peajes era motivo de gran atención real.

En efecto, la imposición de peajes en los caminos, portazgos, etc., se había convertido por su proliferación en una fuente de continuos abusos y de trabas a la circulación por los caminos del reino. Para remediar esta situación los Reyes Católicos dictaron varias disposi-

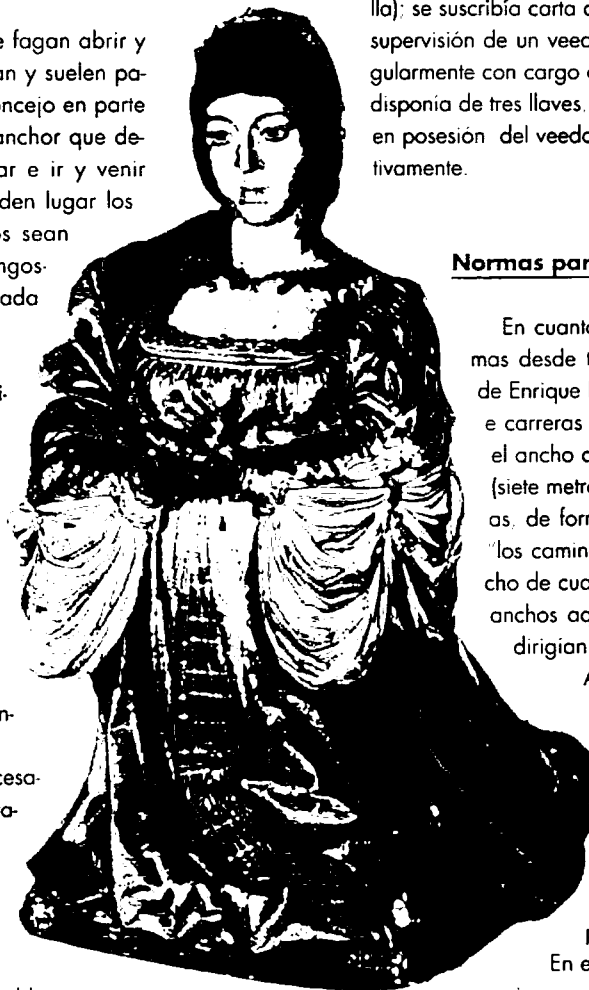


Fig. 4. La Reina Isabel  
Talla en madera  
policromada, por Felipe  
Vigamy. (Capilla Real  
de Granada).

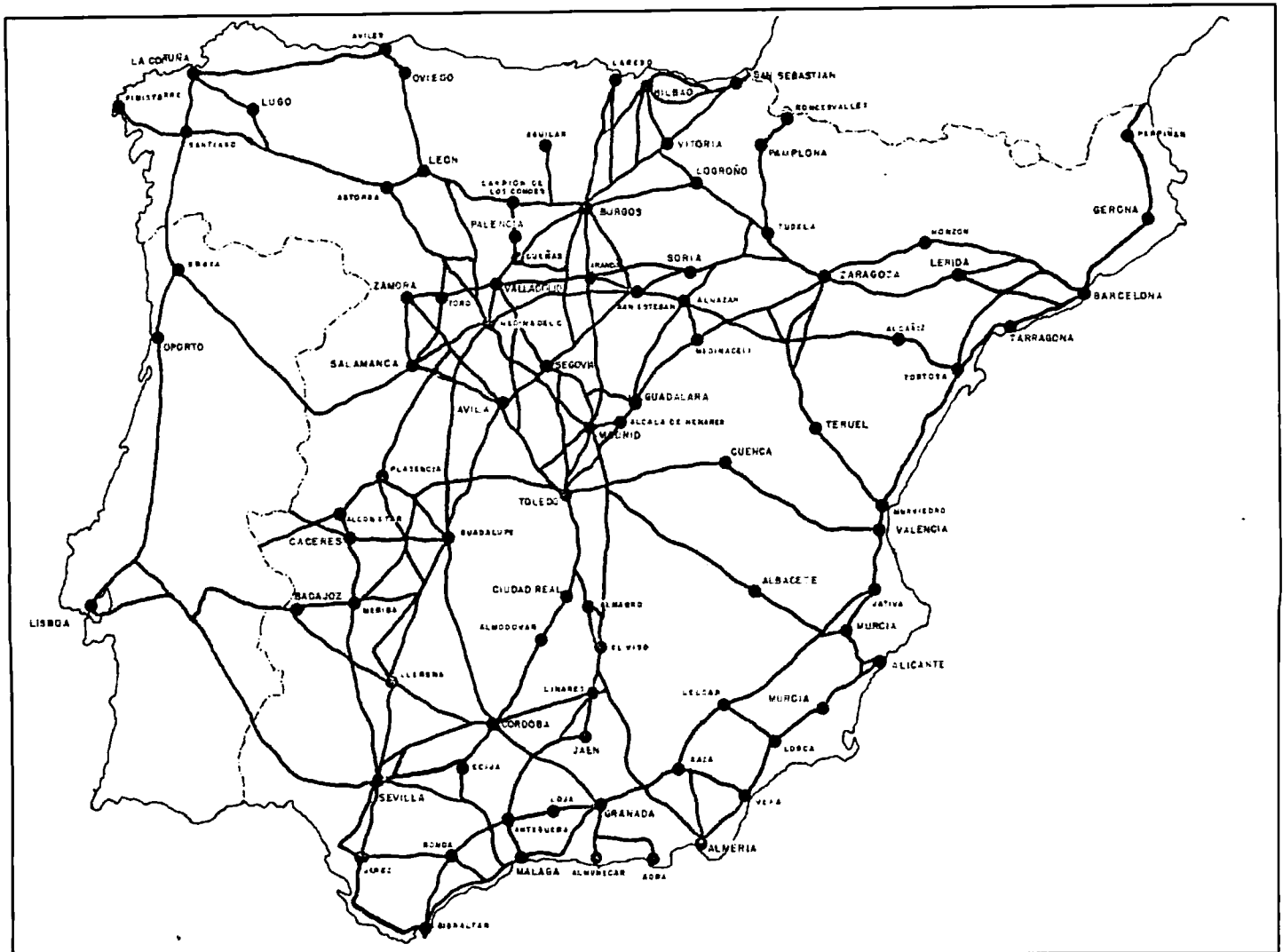


Fig. 5. Los Caminos en el siglo XV. (José I. Uriol Salcedo).

ciones. En la primera de ellas, de 1476, fechada en Madrigal, se anulan los peajes autorizados por Enrique IV, que por su parte ya había accedido a anularlos parcialmente:

“El Señor Rey Don Enrique IV, en las Cortes de Ocaña el año de 69 revocó y dio por ninguna todas y cualquier cartas y privilegios por él dadas desde 15 de septiembre del año pasado de 64 fasta entonces, y las que diese de ahí adelante á cualesquier personas para poder llevar portazgo nuevo ni acrecentado, ó pasage ó pontage, ni roda ni castilleria, ni otro tributo ni derecho alguno por personas ni cargas, ni bestias ni carretas, ni mercaderías ni mantenimientos, ni por ganado, ni por paso de madera por el agua, ni por otra cosa alguna; y mandó, que ahí adelante no lo lleven, y que sus arrendadores ni cogedores no lo lleven ni cojan, aunque digan que lo cogen por mandado de sus Señores; y que cualquier lo pueda resistir, lo contrario haciendo, a los unos y a los

otros poderosamente con mano armada sin pena alguna, y demás que incurran en las penas que caen los saltadores de caminos. Y después en las Cortes que fizo en Nieva año de 1473 tornó a confirmar los susodichos, y quiso, que no se llevasen, salvo aquellos, que antiguamente antes de los dichos tiempos se acostumbraban llevar. Las quales leyes mandamos, que se guarden; y si algunas cartas ó albales el dicho Señor Rey nuestro hermano dio contra el tenor de las dichas leyes, revocámoslas; y mandamos, que ellos, ni los privilegios y sobrecartas dellas no hayan fuerza ni vigor alguno: y defendemos que persona alguna no vaya contra las dichas leyes so las penas en ellas contenidas, y demás pierda cualesquier mercedes que de Nos y de los Reyes nuestros antecesores tuviere.”

Nuevamente, en las Cortes celebradas en Toledo en 1480 los Reyes Católicos, reiteran la prohibición:

“Ordenamos e mandamos que todos los concejos e quales quier vniuersidades e personas singulares que tienen o pretendieren aver derecho para pedir e cozer los dichos portadgos e passajes o pontajes o rodas o castellerias, o borra o asadura, o derechos de fazer en algunos puertos de mar carga o descarga e aver e levar otros derechos por mar, o poner guardas enella, o otra qual quier imposición desde antes del dicho año de setenta e quatro, envíen o traigan ante nos las cartas de preuilejios o quales quier títulos que tengan, e lo presenten ante los del nuestro Consejo desde el dia que estas nuestras leyes fueren publicadas e pregonadas enla nuestra Corte fasta noventa dias primeros siguientes.”

Diez años después, el 4 de diciembre de 1490, se dicta por los Reyes Católicos nueva pragmática, fechada en Córdoba, en virtud de la cual se prohíbe la imposición de peajes en los caminos del reino de Granada, próximo a su total reconquista:

“Ordenamos y mandamos, que agora y de aquí adelante, en quanto nuestra merced y voluntad fuere, ningun Concejo ni persona, de cualquier estado o condición o dignidad que sean, no impongan ni lleven portazgos ni almorarifazgos, ni rodas ni castillerias ni asadura, ni otro derecho ni imposición alguna sobre los mercaderes, y recueros y pastores, y otras personas que pasaren por las ciudades, villas y lugares y fortalezas del Reyno de Granada; y no gelo lleven por sus personas, ni por sus mercaderías ni mantenimientos que traxeren y pasaren, ni por sus ganados que traxeren a herbagear a los dichos términos, aunque Nos hayamos fecho, ó hagamos merced dellos ó de algunos dellos á algunos Prelados ó

Grandes, ó Alacaydes, ó otras personas de nuestros Reynos; y si algunas personas las han impuesto, mandamos, que luego sean quitadas, y de aquí adelante no se pidan ni lleven, so las penas contenidas en las leyes de nuestros Reynos contra los que ponen nuevas imposiciones; salvo en los lugares donde Nos mandáremos que sean cogidos nuestros derechos de diezmo y medio diezmo, de lo morisco y almorarifazgo, y las otras rentas que pertenecen al Señorío Real.”

Gonzalo de Córdoba sería nombrado poco después Juez especial para examinar la licitud de los “portazgos” y otras “impusiones”. Ejemplo de cómo se vigilaba por los Reyes Católicos el cumplimiento de las disposiciones reseñadas es el hecho de que habiéndose suspendido los portazgos de Niebla y su comarca que percibía el duque de Medina Sidonia, éste recurrió la decisión real, encargándose por los Reyes al Bachiller Juan Gomez que averiguase si la suspensión de los peajes era justa. Para realizar sus pesquisas se le concedió un plazo de un mes, con un sueldo de 230 maravedies por día.

En 1500 nuevamente los Reyes reiteran la prohibición de impuestos que no estuvieran autorizados por el poder real, entre ellos los peajes o portazgos:

“Los corregidores se informen de los portazgos, y almorarifazgos y castillerias, y borras y asaduras, y otras imposiciones y barcages y estancos, que se llevan a la tal ciudad, o villa o lugar, o en su tierra y comarca, aunque sean de Señorío; y quales son nuevas, y quales son viejas y antiguas, y se han acrecentado; y las nuevas de los términos de su jurisdicción, que no tienen título o prescripción inmemorial para que de derecho las puedan llevar: y provean como no se pidan ni lleven, ejecutando las penas contenidas en las leyes de nuestros Reynos contra los que las impusieren, o llevasen como no deben; y de las que son fuera de su jurisdicción nos envíen relación, porque Nos mandemos proveer sobre ellos.”

A la seguridad en los caminos también prestaron Isabel y Fernando la debida atención. La “paz del camino” y la “paz del mercado” tan bien estudiados por Garcia Valdeavellano como los dos grandes objetivos de los monarcas medievales españoles, no siempre eran fáciles de lograr y los asaltos a caminantes eran frecuentes a pesar de que ya Alfonso X estableciera que “el ladrón de caminos públicos y los que le dieran ayuda, consejo o encubrieran, incurrirían en la pena de muerte”. También el Ordenamiento de Alcalá establecía que “los caminos cabdales, el uno que va a Santiago, e los otros que van de una ciudad a otras, e de una villa a otra, e a los mercados, e a las ferias, sean guardados e sean amparados que ninguno non haga en ellos fuerza, nin tuerto, nin robo”.

Fig. 6.  
Construcción de  
puente según una  
miniatura de la  
época

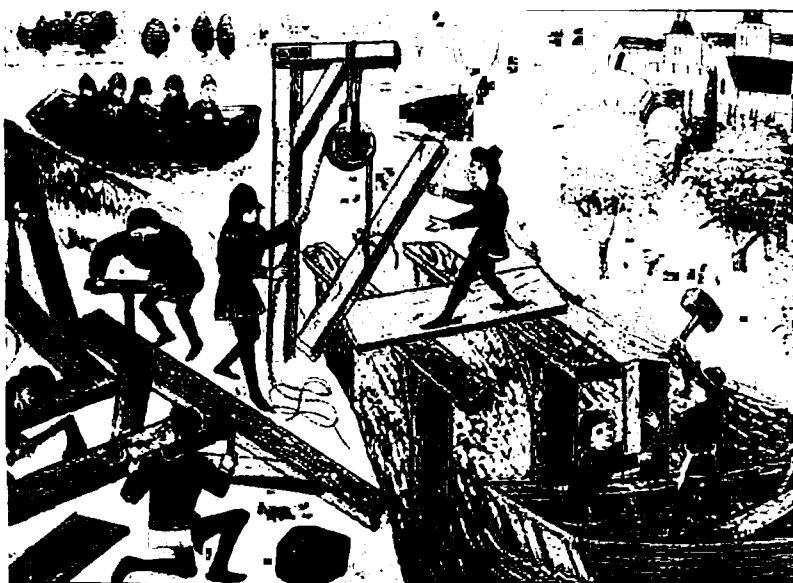




Fig. 7. Camino a las afueras de Écija, según un grabado de "Civitates orbis terrarum".

El bandidaje en los caminos lo practicaban tanto plebeyos como nobles; un ejemplo famoso es el de Pedro de Avendaño, el cual desde su castillo de Castronuño (Valladolid) saqueaba a caminantes y mercaderes; pretendía ampararse en motivaciones políticas como partidario de Juana la Beltraneja. Hasta 1477 no será ajusticiado, una vez que Isabel conquiste el castillo que le servía de guarida.

Para poner orden y seguridad en los caminos la herramienta utilizada fue la Santa Hermandad. Existían ya precedentes: Toledo, Talavera y Ciudad Real disponían de sus propias fuerzas de seguridad en los caminos. En las Cortes de Madrigal (1476) se decide generalizar el sistema y poner todas las Hermandades locales bajo un mando único, creándose una Junta Suprema, más tarde convertida en Consejo bajo la presidencia del obispo de Cartagena. Cada pueblo de más de 30 vecinos debía disponer los cuadrilleros que fuese menester según las características del lugar, bajo el mando de dos alcaldes; los pueblos de menor población tendrían que habilitar al menos un alcalde de la Hermandad. Sus funciones eran dobles: de policía y judiciales.

"Otrosy ordenamos e mandamos que la dicha ermandad sea hecha entre vosotros solamente para en los casos siguientes: Para salteamientos de caminos e rrobos de bienes muebles e semovientes e muertes e heridas de homes e presion de homes hecha por propia cutoridad e sin mandamiento nuestro o de otro juez por carta patente y quema de cassas e vynnas e mieses, e cometiendose las dichas cossas o cualquier dellas en campo o yermo o despoblado."

El Alcalde y sus cuadrilleros, tan pronto tenían conocimiento de un delito debían perseguir al delincuente hasta un radio

de al menos 5 leguas (30 km), repicando las campanas de cada lugar por donde pasaran, para que los del municipio siguiente les relevaran en la persecución. Una vez capturados los salteadores los propios tribunales de la Hermandad hacían justicia. Las penas eran severas: "que los alcaldes y cuadrilleros hagan sacar al malhechor al campo, y pónganle en un palo derecho, y tenga una estaca en medio y un madero a los pies, y allí le tiren las saetas hasta que muera naturalmente".

La eficacia de los "varas verdes" (cuadrilleros) y el rigor de las penas consiguió que los caminos por lo general fueran seguros, al contrario de lo que ocurría tiempo atrás.

No sólo la seguridad de los caminos era importante; también lo era que los viajeros dispusieran de establecimientos en los que poder descansar y avituallarse. La reina Isabel fomentó la construcción de ventas, eximiendo a estos establecimientos del pago de impuestos o alcabalas. Así en 1491 dispuso:

"Los venteros de las ventas que son en los arzobispados de Toledo y Sevilla y en los obispados de Córdoba y de Jaén y Segovia, Cuenca y Cartagena, no paguen alcabala de cualesquier viandas, y cebada y paja, y vino que vendieren ellos y sus mugeres y criados en las dichas ventas y en cada una de ellas, por menudo y por azumbres y dende abaxo, para proveimiento y mantenimiento de los que por allí pasaren: y en el puerto de la mala muger, y en el puerto de la losilla y otras cualesquier ventas de los dichos arzobispados y obispados, que están fechas fasta este día de la data de este nuestro cuaderno, y se hicieren en ello así de pan como de vino, y carne muerta y pescado, como aceyte y legumbres que se vendieren en las dichas ventas y puertos para proveimiento y mantenimiento de los que en ellos moraren, y por ellas fueren ó pasaren; que es nuestra merced que no paguen la dicha alcabala; salvo los venteros y mesoneros de las ventas que son en el aljarafe de Sevilla y la ribera, y las ventas que son ó fueren á media legua desde ayuso de qualquier lugar poblado, que es nuestra merced, que paguen alcabala de lo que vendieren, por quanto en otra manera que harían muchas encubiertas y engaños en ella; y que esta franqueza se entienda de las ventas que están en los caminos cosarios que van y vienen á los puertos."

Más adelante se extendió la franquicia impositiva de las ventas de los caminos citados a los de otros territorios más al Norte:

"Es nuestra merced, que no paguen alcabala, y sean salvados cualquier ventero que agora está y estuviere en la venta que dice de Pero Afán, que es en el obispado de Badajoz en el camino que va de Guadalupe á Sevilla; y otrosí el ventero que agora es y fuere de aquí adelante en la venta de los toros de Guisando; y otrosí el ventero

que es y fuere de aquí adelante en la venta que dicen del Albergueria, que es entre la ciudad de Truxillo y en la villa de Cáceres; y otrosí el ventero de la venta de Rui Terrero, que edificó Maria González de la Lastra, y cada uno de ellos, de las viandas que vendieren en las dichas ventas; y en cada una de ellas los dichos venteros, y cada uno de ellos, y sus mugeres y sus criados para proveimiento y mantenimiento de los que por allí pasaren, y de los que en ella moraren, así de pan, vino y carne muerta, como de pescado y caza, y aceyte, legumbre y paja, cebada y otras viandas que vendieren para su comer y beber de ellos y de sus bestias”.

La renuncia del fisco real era un sacrificio muy significativo y revelador de la voluntad de los Reyes Católicos de facilitar el tránsito por los caminos, porque con carácter general estaba prohibida la construcción de ventas, ya que en muchas ocasiones se utilizaban estos establecimientos para eludir el pago de impuestos sobre la venta de productos, que era una de las principales fuentes de ingresos de los Reyes:

“Porque de hacerse ventas y mesones en lugares des poblados se ha visto por experiencia, que se han seguido muchos inconvenientes contrarios al bien público, y es causa de que nuestras alcabalas sean muy defraudadas; mandamos, que las dichas ventas y mesones no se fagan en los términos Realengos sin nuestra licencia y mandado, que entretanto que sobre ello proveemos, se pague la alcabala de todo lo que allí se vendiere á los arrendadores de las nuestras alcabalas de los lugares en cuyo término estuvieren las dichas ventas y mesones”.

Los caminantes debían encontrar facilidades para abastecerse en ruta y a precios justos. De 1480 es una disposición regulando los márgenes de beneficio de los mesoneros (20 por 100):

“Porque en la paga de los mesones, y de las provisiones que en ellos se gastan, hay gran desorden; ordenamos y mandamos, que cada mesonero, que quisiere vender cebada en su mesón, no pueda mas ganar del quinto de mas de los que valiere por hanega en la plaza ó mercado de la ciudad, villa ó lugar donde tuviere el meson; y que los Alcaldes y Regidores y Oficiales de la tal ciudad, villa ó lugar den medida á cada mesonero de la paja que hubiere de vender, y le tasen el precio que ha



**De quatro libros del  
muy efforcado cau-  
llero Amadis de Gaula  
nueuamēte emendados**

Fig. 8. Portada de "Amadis de Ga..la".

de llevar por aquella medida de seis en seis meses y que por la tal medida y precio venda el mesonero, y otra cualquier persona la paja que hubiere de vender por menudo, so las penas que les fueren puestas sobre ello. Y otrosí porque llevan los mesoneros demasiasdas cuantías de los que deben haber por los aposentamientos; ordenamos y mandamos, que los nuestros Alcaldes de la nuestra Casa y Corte, luego que llegaren á la ciudad ó villa ó lugar donde Nos ó cualquier de Nos fuéremos, tasen lo que han de llevar los mesoneros por cada hombre, con su bestia ó sin ella, ó con mozo ó sin él; y aquello lleven y no mas, entretanto que allí estuvieren nuestra Corte, las Justicias y Regidores de cada una de ellas tasen lo que en ellas y en sus términos han de llevar en los dichos mesones por las posadas y esta tasa y hagan al comienzo de cada una año, y la hagan pregonar; y eso mismo hagan pesquisa de los transgre-

sos de ella del año pasado; y las penas que pusieren las ejecuten; y que en todo esto se hayan fiel y diligentemente, so cargo del juramento que hicieren ó hicieron quando recibieron los dichos oficios”.

En 1496 se dispone la obligatoriedad de facilitar suministros a los usuarios de los caminos:

“Mandamos, que en cada lugar donde llegaren, o por donde pasaren los viandantes naturales y extranjeros de estos nuestros Reynos, les den y les sea dado por sus dineros de comer y de beber para ellos y para sus bestias pan y vino y cebada, y las otras cosas que menester hobieren, que en tal lugar haya para se poder vender; y si los dueños de las tales cosas no ge las quisiesen vender, o les pidieren por ellas precios demasiasdos, según que allí en la comarca suelen valer, que los tales viandantes con dos homes buenos, o con uno de los del dicho lugar, puedan tomar las tales cosas, que así hobieren menester, por su propia autoridad, pagando luego en la hora á sus dueños el precio razonable por ello; y si no lo quisieren recibir, que lo pongan y dexen en poder de una buena persona de aquel lugar, y con esto sean libres y quitos; y mandamos á los Alcaldes ordinarios de la Hermandad de los tales lugares, que den tal forma, y tengan manera como á los dichos caminantes se den las provisiones y mantenimientos, que hubieren menester y en el lugar se hallaren, sin dificultad ni escándalo alguno”.



Fig. 9. Miniatura medieval que representa a un carro provisto de ruedas radiadas.

Correspondía a las autoridades velar porque las ventas estuvieran en condiciones y se evitasen abusos en los precios. Una disposición real de 1500 establece:

“Mandamos, que los Asistentes ó Gobernadores ó Corregidores hagan que se visiten los mesones y ventas; y trabajen porque esten bien reparadas, así de los edificios como de las otras cosas que son menester, para los caminantes y extranjeros sean bien acogidos y aposentados: y se ponga tasa en ello; y se haga guardar la tasa según las leyes de estos nuestros Reynos lo disponen”.

El número de ventas era considerable. Unas décadas después del reinado de Isabel, Villuga cita en su Repertorio o Guía de caminos hasta 214 ventas en los caminos de carácter principal. Algunas, pocas, de esa ventas han llegado hasta nuestros días y a pesar de las reformas experimentadas durante el paso de los siglos todavía hoy pueden distinguirse sus rasgos característicos.

Las ventas no gozaban por lo general de buena reputación, aunque había de todo:

“Si un día coméis en la venta donde el ventero cariacuchillado, experto en la seguida y ejercitado en lo de rapapele, y ahora cuadrillero de la Santa Hermandad, os vende gato por liebre, el macho por carnero, la cecina de rocín por de vaca, y el vinagre aguado por vino puro; a la noche cenáis en casa de otro huésped, donde os dan el pan por pan y el vino por vino. Si hoy hacéis noche en casa de huéspeda vieja, sucia, rijosa y desgraciada y mezquina, mañana se os ofrece mejorada suerte, y caéis en huéspeda moza, limpia y regocijada, graciosa, liberal, de buen parecer y mucha piedad con que olvidáis hoy el mal hospedaje de ayer”.

En algunas ocasiones los hospedajes tenían una cierta especialización, un ejemplo es el caso del mesón sevillano de Nicolás Cabero, que gozaba del monopolio de albergar a los moros que fuesen a esa ciudad, según privilegio de los Reyes Católicos.:

“Que los moros que vinieren a esa ciudad de Sevilla que sean del Algava, que aviendo de posar en mesón non puedan posar en otro mesón de christiano de la dicha çibdad, saluo en el del dicho Nicolás Cabero. Pero mandamos que todos los otros moros de cualquier otra parte que seab puedan posar e dormir en la morería o en casa de otro cualquier moro sin pena alguna, pero que non puedan posar nin posen en casa ni en mesón de christiano alguno, saluo en el dicho mesón de dicho Nicolás Cabero; e que los del Algava puedan posar e dormir en cualquier otra casa, avnque sea de christiano, con tanto que non duerman en otro mesón de christiano, saluo en el suyo del dicho Nicolás Cabero. E que los vnos e los otros puedan tener e tengan e vendan e descarguen sus mercaderías e bestias donde quisieren e por bien tovieren. E quel dicho Nicolás Cabero non pueda comprar dellos las cosas que traxieren a vender a su mesón para las revender nin para otra persona alguna; e que no acoja en el dicho mesón a christiano alguno para dormir en él. E en el llevar del salario de la posada e por razón della guarden la ley por nos fecha en las cortes de Toledo.”

Aunque siempre que era posible las Casas reales y los monasterios servían para albergarles, cuando los Reyes se desplazaban de un lugar a otro los habitantes de los lugares por donde pasaban estaban obligados a dar alojamiento a ellos y a su gentilhombres, criados y demás séquito. Ello daba lugar a reiteradas quejas de las poblaciones ante los abusos de los aposentadores reales, por lo cual en las cortes de Toledo de 1480 se fijaron las atribuciones de dichos funcionarios. También se prohibió que se exigiera derecho de posada “para ningún caballero ni persona de nuestros reinos”.

Ello no impedía que en ocasiones los Reyes Católicos ordenaron dar hospedaje en sus desplazamientos a determinados personajes que gozaban del favor real. Así en 1495 al Conde de Cifuentes, en 1486 a ciertos inquisidores, en 1497 a Colón, en 1499 al platero Rodrigo Alcázar o al Ama del príncipe Alfonso, Margarida Viera y a D<sup>a</sup> Violante, su hija.

El medio más utilizado para desplazarse a lo largo de los caminos era a lomo de cabalgadura: caballos, mulos o asnos. En trayectos cortos las personas de elevada condición utilizaban en ocasiones hacaneas o palafrenes. Otras veces los viajes se hacían en sillas o literas de mano o colgadas de caballerías. La utilización de carros o carretas se



Fig. 10 Camino de Vejer de la Frontera. (Grabado de "Civitates orbis terrarum").

veía dificultada más por la orografía del territorio peninsular que por las propias características de los caminos y su mala conservación, que poco ya tenían que ver con las vías romanas, en las cuales era frecuente la utilización de vehículos de ruedas para el transporte de personas.

Los coches eran prácticamente desconocidos en la época de la Reina Isabel y fue precisamente su nuera Margarita, esposa del malogrado príncipe Juan, quién trajo de Flandes el primer coche que se vio en nuestro país. Algunos años más tarde, en 1502, Felipe el Hermoso y Juana traerían otro, pero hasta los primeros Austrias no se generalizó su uso.

Cuando los Reyes, que no tenían sede estable, se desplazaban, se requisaban caballerías y carretas para el transporte del equipaje, lo cual daba lugar a quejas de la población. Es por ello por lo que en las Cortes de Toledo de 1480 los Reyes dispusieron:

"Ordenamos e mandamos que cada e quando que nos o qual quier de nos óuieremos de partir de un lugar a otro e fueren para ello menester ombres e carretas e bestias de guia, que nuestro mayordomo o mayordomos se junten con los del nuestro Consejo e uean que personas e bestias e carretas de guia son menester, e ayan su información, según el camino e el tiempo e costumbre de la tierra, quanto deuen tasar por cada cosa, e por esta consideración fagan nuestras cartas de nomina de lo que fuere menester para nos a para aquellos que ellos uieren que se deuen dar, e las señalen, para que nos las firmemos, e enviemos mandar a los nuestros alguaciles o qual quier dellos que tomen las personas e bestias e carretas o qual quier cosa dello que por la tal nomina fueren señalados para cada vno, e que antes que las entreguen a quien las han de llevar, le paguen luego lo que montare la tasa, según el camino donde fuere, contando ocho leguas por cada día."

Con los medios disponibles la velocidad de desplazamiento no podía superar por lo general las 8 leguas diarias (aproximadamente 50 km). Los correos circulaban a velocidades superiores, por la propia exigencia de su función.

La conveniencia de disponer de una cabaña caballar numerosa, sobre todo para cubrir eventualidades bélicas, hizo que los Reyes Católicos dictaran disposiciones orientadas a fomentar la utilización de caballos para los desplazamientos, en lugar de mulas, más resistentes y dóciles y que además podían utilizarse como animal de tiro, junto con los bueyes.

Por eso en 12.10.1499 los Reyes Católicos disponen desde Granada:

"Ordenamos e mandamos que desde el primer día del mes de abril del año primero que viene de mill e quinientos años en adelante, ninguno de cualquier edad, estado e grado e condición que sea, aunque sea ynfante o duque o marqués o conde o de otro mayor o menor estado o dignidad, non anden nin caualgen en mula nin mocho nin trotón nin haca, ensillado nin albardado con freno, syno que todos lo que quisieren andar cabalgando ande a caballo, a la brida o a la gineta, e quel caballo o yegua de sylla sea de arriba de dos años e tal que mandamos a cualquier escribano público, que para esto fuere llamado, que dé ende al que vos la mostrare testimonio sygnado con su sygno, porque nos sepamos en commo se cumple nuestro mandado".

Con la misma fecha prohíben cruzar yeguas con asnos para obtener mulas, así como que se saquen caballos del reino de Castilla y León, castigándolo incluso con pena de muerte:

"E porque allende de las otras prouisiones que avemos mandado fazer para que en nuestros reynos aya abasto de caballos, es neçesario de vedar la saca dellos de nuestros reynos e sennorios de Castilla e de León para todos los otros reynos comarcanos. E porque por las leyes destos nuestros reynos está conplidamente dispuesto e defendido, so grandes penas, que non se saquen los dichos caballos, mandamos dar esta nuestra carta en la dicha razón ynsera en ella algunas de las leyes de los dichos nuestros reynos que disponen sobre la guarda de los dichos caballos, el tenor de las quales es éste que se sygue:

Primeramente, tenemos por bien que cualquiera que sacare caballo o rocín o yegua o potro, commo dicho es, que sea castillero u otro oficial u otro cualquiera de cualquier estado o condición que sea, que pierda el caballo o rocín o yegua o potro que sacare e pierda quanto ha e lo maten por justicia.

Otrosy, porque algunos castilleros e escuderos e otros omes se atreuen a sacar cauallos ajenos por sy, ayudando a poner a salvo aquellos que lo lievan, esto es grand atrevimiento e muy grand nuestro desseruiçio e danno de las

nuestras tierras, tenemos por bien que los que esto fizieren que pierdan todo lo que han e lo maten por justicia.”

Especial interés tienen durante el reinado de Isabel la Católica las disposiciones organizativas de dos importantes instituciones relacionadas con los caminos y el transporte: la Mesta y la Real Cabaña de Carretería. A la primera, orientada a facilitar el desplazamiento de la ganadería trashumante a través de una extensa red de caminos, las cañadas reales, no me referiré aquí por ser suficientemente conocida y requerir por sí sola más atención de la que pueda tener un artículo.

La segunda es menos conocida, si bien existen estudios muy notables. La Real Cabaña de Carretería fue creada en 1497, agrupando instituciones parecidas de ámbito regional, que ya existían por ejemplo en Granada o Murcia y de forma semejante a lo que se hizo con la Santa Hermandad, anteriormente relatado.

Su finalidad era inicialmente militar. Las campañas para la recuperación del reino de Granada exigían ingentes abastecimientos que era necesario asegurar, lo que no podía hacerse a título particular: “porque ningún mercader se movía a llevar mantenimientos para los vender por su interés propio por las dificultades que había en los llevar”. Según el cronista Pulgar, la Reina tuvo que agenciarse catorce mil acémilas a costa del pecunio real: “Mandaron traer los reyes gran número de bueyes e carros para llevar las bombardas, e otros tiros de pólvora e las escalas e mantas e grúas y ingenios e otros pertrechos”. En 1483 la campaña contra los moros próxima a iniciarse hizo que se reunieran en Córdoba 1500 carretas para el transporte de los bastimentos necesarios para el ejército.

En vista de todo ello se dieron disposiciones otorgando privilegios a las carreterías, eximiéndolas del pago de peajes y portazgos (1497), de forma que no pagaran por el paso de las reses de tiro; permitiendo el pasto (1498) al efectuarse las “desyuntas” o suelta de los bueyes; dándoles derecho a cortar madera de los lugares próximos al camino para las reparaciones precisas en las carretas, etc. Una agrupación de carreteros se componía por lo general de 30 carretas, con 60 bueyes, mas otros 30 “de revezo” o repuesto,

mas los caballos utilizados por los seis hombres y un mayoral a cargo de la caravana.

Los Reyes Católicos protegieron a la Real Cabaña de forma muy relevante, al igual que a la Mesta de los ganaderos. Otros privilegios, además de los ya citados, eran los de prohibir el embargo de las carretas si transportaban sal; el permiso a los carreteros para que llevaran armas además de eximirles del servicio militar, la fijación de precios tasados por los pastos si los bueyes no podían utilizar los de carácter público o vecinal (2 maravedís por buey de día y 4 por la noche). Los carreteros podían hacer dos sueltas o desyuntas al día para que pastasen los bueyes, de dos o tres horas de duración.

Únicamente había cinco cosas vedadas: “los panes (o campos de cereales), las vides, los huertos, los plantíos y los prados de gadaña”.

De esta forma los Reyes Católicos aseguraron durante siglos los transportes, fundamentalmente con fines bélicos, pero también con otros fines públicos: el traslado de las recaudaciones de alcabalas, el transporte de sal (Poza de Burgos, Imón, etc., con “casas de la sal”), el transporte de azogue y el transporte de personas notables y sus bagajes. La velocidad era lenta, al tratarse de tiros de bueyes (3 o 4 leguas por día, 20 ó 25 km) así como el coste.

No obstante hay que tener en cuenta que tan importante como el transporte por las carreterías era las arrierías (a base de recuas de mulas) bastante menos exigentes en cuanto a cuidados y alimentación. Los mismos privilegios de que gozaban los cabañiles o carreteros tenían los trajineros o arrieros. En 1494 los Reyes Católicos dieron una disposición fijando el precio de los acémilas en 8000 maravedís y prohibiendo su venta con aparejo y por parejas.

Aún corresponden al reinado de Isabel otras actuaciones no menos importantes, como por ejemplo la organización de los Correos, con la creación del cargo de Correo Mayor del reino, etc. Puede concluirse que en el campo de los caminos y los transportes al igual que en otras materias, la labor de Isabel y Fernando tuvo como resultado la fijación de las bases de un Estado moderno, las cuales subsistirían durante muchos siglos, haciendo de España uno de los países mas grandes y adelantados del mundo. ♦

## Referencias

- Alzola y Minondo, P. “Historia de las obras públicas en España”. Reed. Colegio de Ingenieros CCP. 1994.
- “Las Cortes de los Antiguos Reinos de León y de Castilla”. Real Academia de la Historia. 1882.
- Fernández Gómez, M. et al. “El Tumbo de los Reyes Católicos del Concejo de Sevilla”. Fundación Ramón Areces. 1998-2001.
- García Martín, P. “La Cabaña Real de Carreteros”. Historia 16. 1996
- “Ordenanza General de Correos, Postas, Caminos y demás Ramos”. Imprenta Real. Madrid 1794.
- Pérez, Joseph. “Isabel y Fernando”. P.173
- Sánchez Rey, J.A. “Portazgos y otras exacciones por el uso de los caminos en la Edad Media”. Revista de Obras Públicas. Noviembre 1994.
- Sánchez Rey, J.A. “El puente del arzobispo Tenorio cumple seiscientos años”. ROP. Diciembre 1983.
- Sánchez Rey, J.A. “Las ventas del camino”. Revista de Obras Públicas. Noviembre 2002.
- Tudela, Jose. “La Cabaña Real de Carreteros” en “Libro Homenaje a D. Ramón Carande”. 1962.
- Ugalde y Agúndez, J.M. “Los caminos teresianos”. Colegio ICCP 1989.
- Uriol Salcedo, J.I. “Historia de los caminos de España”. Colegio ICCP 1990.
- Walsh, P. “Isabel la Cruzada”. Ed. Austral 1963.