

# Los Caminos en las Leyes y Fueros medievales españoles (\*)

## Roads under Spanish medieval laws and common law

**J. Agustín Sánchez Rey**, Dr. Ingeniero C.C.P., Lcdo. Derecho, Lcdo. CC.II.  
sanchezrey1@gmail.com

**Resumen:** La legislación de carreteras tiene sus precedentes en las Leyes y Fueros medievales españoles. Aspectos tales como el concepto de dominio público viario, la seguridad del camino, la financiación, construcción y mantenimiento, el uso y defensa del camino e incluso sus características técnicas son contemplados en los más antiguos textos jurídicos españoles.

**Palabras Clave:** Historia; Caminos; Legislación española; Edad Media

**Abstract:** A number of aspects of Spanish road legislation are based on medieval laws and common law. Aspects such as the concept of public right of way, road safety, funding, construction, maintenance, the use and protection of the road and even the technical characteristics of the same are all considered in the earliest legal texts in Spain.

**Keywords:** History; Roads; Spanish legislation; Middle Ages

La Edad Media es un periodo de la Historia de España no siempre bien conocido, sobre todo por lo que se refiere a su época más oscura, la de los siglos inmediatamente posteriores a la agresión musulmana, perpetrada a partir del año 711 contra la Hispania visigoda. No obstante, tanto la Alta como la Baja Edad Media son épocas muy interesantes, porque en ellas podemos rastrear muchos de los rasgos de nuestra actual civilización y entre ellos, las bases del régimen jurídico de aspectos tan importantes para nuestra vida social como son las vías de comunicación.

La gestión de carreteras requiere la aplicación continua no sólo de la Técnica sino también del Derecho a la resolución de las cuestiones que permanentemente se suscitan en relación con el proyecto, la financiación, la construcción y la explotación de unas infraestructuras tan necesarias para el progreso social.

No sólo por curiosidad sino incluso por obligación intelectual los técnicos encargados de construir y gestionar las carreteras deberíamos conocer el origen de

muchos de los conceptos y preceptos que constituyen la actual legislación viaria, de la misma forma en que conocemos el origen y los fundamentos físicos de las técnicas que aplicamos.

Si bien es cierto que los precedentes más cercanos en el tiempo pueden sernos relativamente accesibles (como lo son por ejemplo las Leyes sobre carreteras del siglo XIX), no siempre ocurre lo mismo con aquellos más remotos, sobre los cuales precisamente se construyó el actual sistema jurídico, que obviamente no surgió de la nada.

Y, en efecto, Reales Pragmáticas y Decretos de siglos anteriores, siempre dentro de los límites de la llamada Edad Moderna (cuyo inicio convendremos en fijar en el comienzo del reinado de los Reyes Católicos, restauradores de la unidad española) son más comúnmente conocidos. Las citadas regulaciones tuvieron su origen, dentro de la continuidad del devenir histórico y de forma análoga a lo que ocurre en otras ramas del Derecho, en la concreción medieval de

(\*) Conferencia pronunciada en el Salón de Actos del Ministerio de Fomento el 23 de marzo de 2006 dentro del ciclo 2005-2006 organizado por la ARC bajo la Dirección de D. Miguel del Barrio Pérez.

normas adoptadas por la sociedad de la época, a su vez basadas en otras procedentes del Derecho Romano y del Derecho Germánico por lo que respecta a España.

Para rastrear esos orígenes se hace preciso examinar de la forma mas exhaustiva posible la gran cantidad de leyes (generales y particulares) que tuvieron aplicación en España durante la Alta y la Baja Edad Media (siglos IX a XV), extrayendo de ellas todos aquellos preceptos relacionados con los caminos. El resultado no defrauda y permite comprobar que, como cabía suponer, la legislación actual sobre carreteras tiene en muchos aspectos, raíces inconfundibles en los antiguos textos, con la evolución lógicamente impuesta por las circunstancias de la sociedad y de la propia red viaria.

Junto a figuras jurídicas expuestas en la legislación medieval de forma difícilmente superable –como por ejemplo la idea de dominio público– pueden encontrarse otros textos muchos menos conceptuales y de carácter mas material e incluso algunos que de puro minuciosos pueden resultar chocantes, como luego se verá.

La situación política de España en la época a la que se refiere este estudio era verdaderamente compleja. A la agresión musulmana contra el reino visigodo, iniciada con la invasión (año 711) y culminada con la ocupación de la práctica totalidad del territorio peninsular, siguieron varios siglos de Reconquista, iniciada muy tempranamente desde los núcleos resistentes de Asturias y de los Pirineos y pronto concretada en los reinos cristianos de León (y posteriormente de Castilla), de Aragón y de Navarra, cuya expansión, no exenta de altibajos, permitiría recuperar la unidad nacional con la derrota de los últimos reyezuelos musulmanes (Granada, 1492).

En estas condiciones parece obvio señalar que difícilmente puede hablarse de una legislación única, al modo en que hoy la conocemos. Junto a Códigos de carácter mas pretendidamente general (el Fuero Juzgo, el Fuero Viejo de Castilla, las Siete Partidas, las Leyes de Estilo, los Fueros de Aragón, el Fuero General de Navarra, los Usatges de Cataluña, el Ordenamiento de Alcalá, etc.), convivieron numerosísimos Fueros y Cartas Pueblas, leyes de ámbito territorial limitado, de vigencia unas veces permanente y otras temporal y en algunos casos de aplicación a colectivos especiales, como por ejemplo los Fueros de Francos, etc. En todo caso estas leyes particulares eran privilegios otor-

gados por Reyes o Señores feudales (civiles o eclesiásticos) con el fin de favorecer el repoblamiento de determinados lugares una vez expulsados sus ocupantes musulmanes. En el caso de las Cartas Pueblas su contenido suele ser muy básico y en ellas apenas pueden encontrarse referencias a los caminos. Por el contrario los Fueros, algo posteriores en el tiempo (siglos XI al XIV), son mas completos y suelen incluir, junto con los contenidos de las Cartas Pueblas, otras regulaciones sobre aspectos mas diversos de la vida social de la época y sobre los derechos y obligaciones de sus destinatarios, como son las normas de derecho civil, penal y procesal.

Por lo que se refiere a las leyes de carácter general, hubo durante los siglos que constituyen nuestro ámbito temporal, varios cuerpos normativos tendentes sobre todo a reforzar el poder real sobre el de la nobleza, mediante el recurso a la unificación normativa. No siempre se consiguió el resultado propuesto, toda vez que los privilegios mantuvieron su carácter prioritario, salvo en determinadas materias, teniendo únicamente carácter de supletoriedad la legislación general de los reinos.

Aunque solo sea brevemente resumimos a continuación las características principales de los textos legales medievales utilizados en nuestro estudio y ordenados cronológicamente:

- **Fuero Juzgo.** (*Liber Judiciorum*). Códice visigodo (primera versión de 654) de aplicación común a godos e hispano-romanos. Traducido al romance durante el reinado de Fernando III (1241), fue reconocido como vigente en los reinos de León, Toledo y Andalucía por Alfonso X en las Cortes de Zamora (1274) y posteriormente por sus sucesores en diversas ocasiones.
- **Fuero Real.** Recoge la tradición jurídica española a diferencia de Las Partidas, que son en su mayor parte reflejo del derecho romano y del canónico. Se ultima su redacción a fines de 1254, reinando Alfonso X, cuyo propósito fue darlo como Ley al menos a aquellos pueblos que no tenían fuero escrito. Si bien no se promulgó de forma general, se fue extendiendo por sucesivas concesiones a muchas poblaciones.
- **Las Siete Partidas.** Se empezó a redactar en 1256, concluyéndose en 1263, durante el reinado de Alfonso X. Es la aportación mas significativa de España a la cultura jurídica universal. No consta su pro-

mulgación oficial, si bien se aplicaron durante varios periodos. Es de influencia romanocanónica.

- Leyes de Estilo. Colección de sentencias del tribunal de la Corte de Alfonso X (principios siglo XIV).
- Ordenamiento de Alcalá. Promulgado por Alfonso XI en las Cortes celebradas en Alcalá de Henares en 1348. Es el primer cuerpo legal que se observó como Ley General desde su publicación.
- Fuero Viejo de Castilla. Fuero de Albedrío, de las Fazañas, de los Fijosdalgo). Originalmente fue una compilación de privilegios de la nobleza, de tipo consuetudinario, redactado durante el reinado de Alfonso VIII, si bien la última versión es de 1356, siendo rey Pedro I.
- Fuero General de Navarra. Su fecha de formación no se conoce con exactitud, aunque la opción mas probable es que se escribió en el siglo XIII, bajo el reinado de Teobaldo I.
- "Usatges" de Barcelona. Compilación de usos o prácticas, leyes reales y preceptos aprobados en Asambleas de Paz y Tregua. Se aplicaron en los territorios sometidos a la soberanía de los condes de Barcelona. Se compilaron entre 1055 y 1071, si bien se le añadieron disposiciones hasta el siglo XIII, de Jaime I y otros reyes.
- Fueros de Aragón. Compilación de Huesca de 1247 bajo el reinado de Jaime I, en ocho libros. Inspirado en un sentido tradicional, opuesto al romano-canónico.

### Caminos y dominio público

En general puede apreciarse en toda la legislación medieval el papel relevante que se concede a los caminos y a lo que en ellos pueda ocurrir. El camino se constituye como un espacio público de carácter muy especial que por eso requiere una atención singular, siendo raros los textos en los que no puedan encontrarse referencias mas o menos importantes al mismo.

Debe significarse que los caminos de la España medieval, denominados también "carreras", "stratas", "calçadas", "viam", "senderium", etc. eran todo lo deficientes que cabe suponer después de tantos siglos de guerras y sobre todo de abandono por parte de los poderes públicos, ocupados con preferencia en continuas campañas bélicas ofensivas y defensivas. La excelente red viaria construida por Roma en el



Alfonso X El Sabio, autor de Las Partidas.

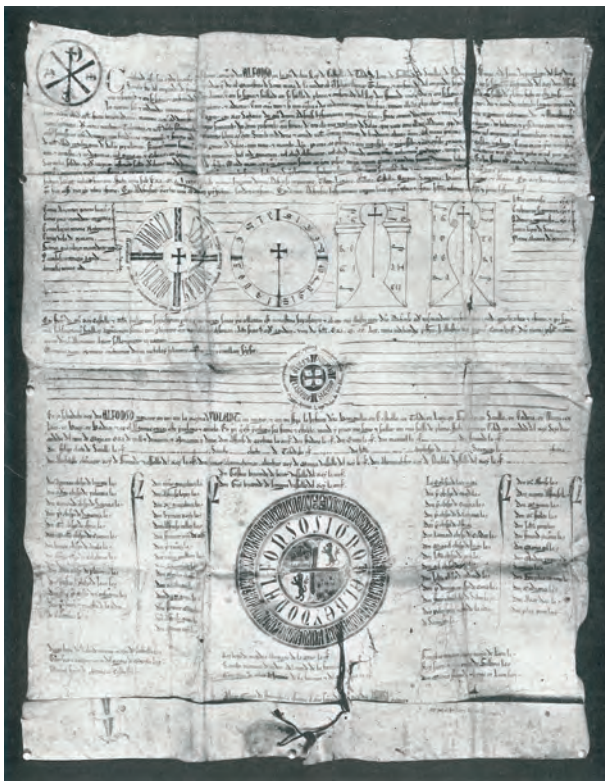
territorio hispano se vio afectada en los últimos siglos del Imperio por la falta de recursos, la degradación de la Administración y las sucesivas invasiones de pueblos bárbaros. La época visigoda no se caracterizó precisamente por la atención a la red viaria, que si pudo subsistir fue gracias a la solidez y calidad de su construcción por los romanos. Después se produjo la invasión musulmana y con ella cerca de setecientos años de guerra de recuperación de nuestra identidad nacional y de nuestro territorio, con fronteras fluctuantes durante largos periodos, con "nazzias" frecuentes y con recursos destinados antes al esfuerzo bélico que a otros menesteres como eran la construcción y conservación de caminos, salvo excepciones notables y localizadas como el Camino de Santiago o las debidas a la voluntad de algunos Señores civiles y eclesiásticos y Concejos por dotarse, al menos localmente, de vías de comunicación que facilitasen la vertebración de los territorios bajo su jurisdicción.

Pero en fin, caminos hubo, con todas las deficiencias que se quiera, y a ellos se dedicaron muchos preceptos legales, como ahora veremos.

De hecho, en algunos Fueros municipales los caminos se utilizan expresamente en el texto para delimitar su ámbito territorial de aplicación. Así por ejemplo en el Fuero de Lerma, concedido por Alfonso VII (1148):

*"Termino de Lerma que parte cum Lara moion laguna sanguisuela, e va por el camino que viene de Burgos a Ruuiales e desta otra parte (asi) como sale al camino que passa so Torreçilla, e a oter de*

Privilegio rodado de Alfonso X El Sabio.



ladrones, e va el camino Ayuso por la deffesa de Balzalamio, fastal camino que va a Burgos, etc...”

O el Fuero de Miranda de 1177:

“Et nominatim do populatoribus de miranda pro suo termino et pro alhoç usque dum coniunguntur çadorra et ebro et deinde ad carreram de araminon eundo directe; et postea ad carreram de melides et carrera de uilla uizana versus barrera de moliniella et carrera de cavzedo de Yuso; et ad carreram de ffontecha directe ad ebro. El Aotus ebro intus existendo ad uadum de ante pardo, et deinde per senderium qui audit. per cabecas, et deinde per uiam que uadit aspera de campaires, deinde ad quintaniella. Intus existendo et per senderium qui uadit super deffesam de quintaniella, et per uiam eundo ad carreram de uillela; carrera ajuso transuerssando caminum de ssaga...”

La consideración de los caminos como dominio público constituye uno de los principios fundamentales de nuestra legislación viaria. Pues bien, el concepto de dominio público viario, así como sus atributos: inalienabilidad, imprescriptibilidad, etc. –tan profusa-

mente tratados en nuestra doctrina jurídica desde hace siglos– encontraron en la legislación medieval española una formulación pionera y difícilmente superable, pues si bien es cierto que en el Derecho Romano hubo algún intento meritorio, la construcción del concepto jurídico tiene su origen en el medievo español, como ha reconocido expresamente la doctrina (1). Así según Las Siete Partidas: (Tomo II, Ley VI, Título XXVIII, Tercera Partida)

“... los caminos públicos pertenecen a todos los omes comunalmente, en tal manera que también pueden usar de ellos los que son de otra tierra extraña, como los que moran e biven en aquella tierra do son...”

Consecuencia de su carácter de dominio público es la inalienabilidad del camino, que no puede ser objeto de ocupación ni apropiación por particulares:

“En las plaças, ni en los exidos, nin en los caminos que son comunales de las ciudades, e de las villas, e de los otros lugares, non debe ningún ome facer casa, nin otro edificio, nin otra labor. Ca estos lugares atales que fueron dexados para apostura por pro comunal de todos los que y vienen non los deven tomar nin labrar para pro de si mismo. E si alguno contra esto fiziere devenlo derribar ... E aun dezimos, que ningun ome que la labor fiziere en tal lugar como sobredicho es, que no se puede, nin debe defender razonando que lo ha ganado por tiempo”.

Como puede observarse, la ley establece claramente la imprescriptibilidad –imposibilidad de usucapión o prescripción adquisitiva del dominio público viario–, así como la que hoy conocemos como potestad del Poder Público de recuperación de oficio y de acción directa para la restitución de la legalidad viaria conculcada.

En términos similares el Fuero Juzgo había establecido anteriormente la prohibición de ocupar el camino o cerrarlo de alguna manera. Así la Ley XXIV “De los que cierran el camino” establece penas severas para los culpables:

(1) Ver por todos, Luciano Parejo: “Dominio público. Un ensayo de reconstrucción de su teoría general”. Revista de Administración Pública. 1983.



*"Si algun omne cierra la carrera publica de seto o de valladar, el que crebantara el seto o el valladar non sea tenuto de la emienda, y el que cercó la carrera, si es siervo, préndalo el iuez, e fágalo aducir al seto, é fagal dar C. azotes; e constréngalo que abra la carrera cuem solia ser, maguera que tenga y mies. E si es omne poderoso el que lo faz, peche XX sueldos; è los omnes de menor guisa que lo ficieren, peche cada uno X sueldos. E toda esta pena dévela aver el rey".*

Caballero con su escudero en camino. Juan de la Junta, 1547. Biblioteca Nacional. Madrid.

La defensa del dominio público incluía la de evitar construcciones próximas que entorpecieran la circulación, antecedente remoto de nuestras actuales zonas de protección de la carretera y de la prohibición de edificar a cierta distancia. Así por ejemplo el Fuero Juzgo (Título VI, Libro IV, Ley III) bajo el epígrafe "De los que cierran los caminos, e los egidos e los ríos" en su Ley III establece que:

*"Los caminos que entran en la ciudad e que van a las otras tierras, finquen bien abiertos, e tan grandes como suelen estar; e los herederos de la una parte, e de la otra, no sean osados de los ensangostar; mas si quisiesen hacer cerraduras a sus tierras, o a sus heredades, fáganlas en lo suyo; e si alguno contra esto ficiere, peche por la osadia treinta sueldos al rey, e desfágalo".*

También, el Fuero Juzgo en su Ley XXV "Quanto de terreno deve omne dexar cerca del camino", establece que:

*"La carrera por que los omnes suelen ir a las cibdades o a las villas nengun omne no la cierre, mas dexen la meatad descubierta sin él al que prende de cada una parte, que aquellos que van carrera, que puedan aver espacio de folgar. E si algun omne viniere contra esta nuestra ley, si es omne poderoso peche XV sueldos, é si fuere omne de menor guisa, peche VIII sueldos, e dévelos aver el rey. E quien a alguna mies, o vinna, o prado cerca de la carrera, cérquelo de seto, e si lo non lo puede hacer por pobreza, faga y valladar".*

### La seguridad de los caminos

El poder real del medievo otorga especial importancia al mantenimiento de la seguridad en dos espacios públicos privilegiados: el camino y el mercado, de tal manera que los esfuerzos se polarizan en mantener a toda costa la "paz del camino" y la "paz del mercado", concediendo a ambas una protección especial, que la Corona ejerce de forma directa reteniendo para sí la competencia de actuación, que en otras materias correspondía al poder local, ya fuera señorial o concejil.

Las razones para esa especial protección del camino ejercida por los oficiales del rey son obvias: mercados y ferias son el centro de la actividad económica y comercial del reino, en donde mas fácilmente pueden percibirse los tributos que nutren las arcas reales. Interesa, pues, fomentar la actividad mercantil, garantizando la tranquilidad de mercaderes, productores y compradores, tanto en el recinto ferial como en los caminos que a él conducen y son utilizados por los concurrentes al mercado, vendedores y compradores.

Como ejemplo mas antiguo y con origen en las asambleas de Paz y Tregua de Dios del reino franco, luego extendidas a Cataluña y después a León y Castilla puede citarse lo que al respecto establecen los "Usatges" de Barcelona (hacia 1050).

*"Los caminos y vías, por tierra y por mar, son de la Potestad y para su defensa deben estar en paz y tregua todos los días y todas las noches, de modo que todos los hombres, tanto caballeros como peones, tanto mercaderes como negociantes, por ellos, yendo y viniendo, vayan y vuelvan seguros y*

*tranquilos, sin ningún miedo, con todas sus cosas. Y si alguno les atacara, matara, hiriera o deshonrara en algo o les quitare algo de sus cosas, el mal o deshonra que les hizo en su cuerpo se lo enmiende en el doble, según su valor, y lo que les quitare se lo restituya multiplicado por once (últ. versión doblado), y además de a la Potestad tanto de sus bienes u honor, como jurando en el altar diga que por el deshonra que le hizo no le debe pagar más”.*

En las Constituciones de Aragón de 1188 se establece que el robo en camino público da lugar a “perder el amor del rey”, pagar a este mil morabettinos y al acusador el doble de la carga quitada. Nadie debe tomar prendas en camino público, ni en villa o lugar poblado, bajo las mismas penas.

Prueba de la especial atención concedida a la seguridad en los caminos es que, entre los escasos delitos reservados a la acción directa del monarca, (tanto por lo que se refiere a la “pesquisa” o investigación de los hechos como a su enjuiciamiento), los relativos a caminos son uno de ellos.

La pesquisa real, en efecto, estaba reservada a los llamados “Casos de Corte” que eran: muerte segura, mujer forzada, tregua quebrantada, camino quebrantado, casa quemada, traición leve y rapto. El Título IV del Fuero Viejo de Castilla establece:

*“De las cosas porque debe el Rey mandar facer pesquisa, et sobre que cosas deven ser emplazados para casa del Rey”.*

*... “O aviendo querrellosas de ome muerto, sobre saluo, o quebrantamiento de camino o de quebrantamiento de Ilesia, o por conducho tornado...”*

El quebrantamiento del camino era uno de los delitos mas castigados por la legislación medieval. Así el Ordenamiento de Alcalá (Ley XLIX) “que habla de los caminos cabdales como sean seguros” establece que:

*“Los caminos cabdales, el uno que va a Santiago, e los otros que van de una ciudad a otra, e de una Villa a otra, e a los mercados, e a las ferias, sean guardados e sean amparados que ninguno non faga en ellos fuerza, nin tuerto, nin robo, e el*

*que lo hiciere peche seiscientos maravedis desta moneda usual al Rey”.*

La Constitución del rey Pedro II en las Cortes de Barcelona de 1200 establece que:

*“Las vías públicas o caminos y carreteras, en tal seguridad pongo y constituyo, que nadie en ellas ataque a los que van por el camino en su propio cuerpo o les infiera cualquier injuria o molestia en sus cosas, haciendo incurrir en pena de lesa majestad al que obrare en contra, y además al pago del doble del mal causado y responder del daño de la injuria sufrida, excepto a los caballeros y sus hijos que entre sí tuvieren guerra manifiesta, y excepto a los hombres propios, a los que por los señores sea licito apresar en los caminos.”*

En Aragón, en 1294, Jaime II al conceder feria y mercado a la villa de Daroca, legisla para proteger a aquellos mercaderes que transporten sus mercancías de una ciudad a otra. Sus normas van dirigidas contra los “raptoribus seu fractoribus itinerum seu viarum”. En el mismo sentido se expresa el Fuero de Huesca de 1247. El mismo Jaime II en 1300 disponía que ningún hombre ni de a caballo ni de a pie “demande ninguna cosa a ninguno por los caminos o cabanyas”. Pedro IV, ya a finales del siglo XIV disponía que aquellos que atentaran contra la paz del camino fueran considerados “invasoribus viarum publicarum” concepto que se mantendrá desde entonces en los fueros aragoneses.

En las Leyes del Estilo, de Alfonso X de Castilla y León se establece que:

*LEY 71.- De las fuerzas del que roba á viandantes contra razon, que pena ha.*

*La Ley que es en el titulo de las fuerzas, que comienza: ningun ome: en esta ley dice, que el que robase omes viandantes, que peche quatro tanto de lo que robare. Esta ley se entiende del que roba en camino a algun ome, et que non habia alguna manera de razon porque robarle: et este tal robador ha de pechar esto que robó con el quatro tanto, et al rey cient mrs. de la moneda nueva por camino quebrantado, maguer de estos cient mrs. non dice en esta ley ninguna cosa.*



Construcción de un puente. Miniatura del Roman d'Alexandre.

LEY 72.- Del que roba a viandante teniendo alguna razon de le tomar, que pena ha, et cómo se entiende en las otras leyes del fuero.

La otra ley, que es en el titulo de las penas, que comienza: Ome que non fuere ladrón conocido o encartado, et robare en camino, peche lo que ha robado doblado á su dueño, et al rey cient mrs.: et esta ley se entiende del que ha alguna manera de razon de tomar en el camino al que va por él lo que lleva: así como el que era su deudor o su fiador, et lo tomó, et lo forzó, et lo robó lo que llebaba; ca en todo robo hay fuerza: estonce esto que en tal manera robó, debe lo tornar con el doblo, et cient mrs. al rey. Et en el capitulo que es en esta ley, que comienza: Et si fuere ladrón conocido o encartado, et robare camino, muera por ello, et de lo que obiese, peche a su dueño el robo doblado; es a saber, que la muerte es en lugar de los cient mrs. del camino quebrantado, et el doblo es para la parte que robaron. Et así se ha juzgado todo esto en casa del rey.

No solo en las leyes que podríamos considerar "generales" de los reinos, sino también en aquellos otros privilegios de carácter local, como son los Fueros municipales, se contienen normas similares. Así en el Fuero de Alfambra se prescribe la horca "a qui quebrantara camino":

"Qui quebrantara camino del Rey peche mil soldos et si es presso sea enforcado".

En los Fueros de La Novenera (tit 210). De qui crebranta camino del rey: "El rey es seinnor de su regno et guida de los caminos, et todo ombre que passe por camino, si'l roban et crebantán et lo pueden prender, deven lo render al rey o a sus bailes..."

En la Carta de Poblamiento y Fuero dada por el conde Borrell, con sus hijos Raimundo y Ermengodo a Cardona (año 986) se establece:

"Preceptuamos y ordenamos y estatuímos para mejor, que si algun hombre malvado o inflado de soberbia, o colmado de escandalo, o algun hombre, que quiera venir aquí o vivir en este lugar

*(Cardona), una vez que lanzado al camino tuviera sus pasos encaminados para venir, el hombre malvado se alzase en contra suya, y no por negligencia suya, y le arrebatase algo de su patrimonio, el que lo perdió cógalo septuplicado del patrimonio de aquel hombre malvado, que le hizo este mal, y todos los habitantes de este lugar ayúdenle...*"

Así pues, la defensa de la seguridad en los caminos fue una constante de nuestra legislación medieval, tanto general como local o foral. En algunas ocasiones su motivación encontraba razones adicionales en la protección que se otorgaba a romeros y peregrinos. Así por ejemplo, el Fuero Real (título XXIV del Libro IV) determina que los romeros, cualesquiera que sean y de donde quiera que vengan, y especialmente los que vinieran a Santiago, tengan por todo el Reino el privilegio de que ellos y los que les acompañan, juntamente con todas las cosas de su propiedad, vayan, vengan y estén en seguridad en los caminos, sean albergados sin obstáculo, etc.

### **Construcción, conservación y financiación de caminos**

Coherentemente con el carácter público que las leyes medievales atribuyen a los caminos, en ellas se estipula que es obligación del monarca, no sólo su protección, sino también su construcción. Así las Partidas establecen con toda claridad dicha obligación (Ley I, Título XI, 2ª Partida):

*"Como deve el Rey amar a su tierra"  
"... Otrosí deven mandar labrar las puentes, e las calçadas, e allanar los passos malos para que los omes puedan andar o llevar sus bestias e cosas desembargadamente de un lugar a otro de manera que las no pierdan en los parajes de los rios e los otros lugares peligrosos do fueren..."*

Y en otro lugar (Ley XX, título XXXII, 3ª Partida) se trata de la conservación:

*"Como los castillos, e los muros de las villas o las otras fortalezas con las calçadas e las fuentes, e los caños se deven mantener, e reparar".  
Apostura, e nobleza del Reyno es mantener ... las calçadas, e los puentes... de manera que non se*

*derriben, nin se desfagan, e como quier que el prodesto pertenezca a todos, pero señaladamente la guarda e la temencia destas labores, pertenesce al Rey ..."*

Pero si la construcción y el mantenimiento de los caminos entraba dentro de las competencias reales, a su financiación debían contribuir los Concejos:

*"... Pero si en las ciudades, o en las villas han menester de fazer algunas destas labores si han rentas apartadas de comun, deven y ser primeramente despendidas. E si non complieren o non fuesse y alguna cosa comunal: entonces deven los moradores de aquel lugar pechar comunalmente cada uno por lo que aviere fasta que aynten tal quantia de que se pueda cumplir la labor e desto no se pueden escusar caballeros, nin clerigos, nin biudas, nin huerfanos, nin ningun otro cualquier, por previllejo que tenga. Ca pues que la pro destas labores pertenece comunalmente a todos guisado e derecho es, que cada uno faga y aquella ayuda que pudiera".*

No cabe extrañar que la obligación de sufragar los costes de construcción y mantenimiento de los caminos se desvíe a los Concejos, dada la precariedad de la Hacienda Real en una época en la que los mecanismos fiscales eran todavía bastante rudimentarios y en la que las obligaciones financieras derivadas de un cuasi permanente estado de guerra exigían para sí la mayor parte de los recursos disponibles.

En otras ocasiones la financiación recurría a bienes de fallecidos sin descendencia, que se adscribían a obras públicas. En el Fuero de Haro (Alfonso VIII, 1187) se declara que los bienes de todo soltero sin herederos se distribuyan entre la iglesia, "puentes" y pobres, o bien en limosnas y obras pías.

Por tanto era obligación de los "pecheros" o sujetos a tributación sufragar la construcción y mantenimiento de los caminos. A dicha obligación tributaria se unía en ocasiones la de efectuar prestaciones personales en forma de trabajo o de aportación de medios propios como bestias de carga o carros. La "facendera" era una prestación personal dada con el objeto de contribuir a las obras comunes de la localidad del Rey o del Señor.

Por ejemplo en el Fuero de Lara (de 1135) se establece la obligación de la fosadera (similar a la facendera) para uno de cada tres habitantes, o su rescención mediante pago.

(12) "... carrera fosadera, decem solidos, alias carreras solidos, set ut primitus veniat illo saune ad concello et dicta ut faciant illas carreras. Et si usque VIII dies non facerint, accipiat illo indice concello, et nadant illas indere, et quale calumnia, mandaverit concello pectent dimidiam ad palacium et dimidiam ad concillium.

(13) Concello de Lara nadant al fosato, remanean illos alcaldes et andadores et apreciadores et illo indice cum suos escusados, et illo saone cum suos escusados, et ellos de illo merino, et illos barcarizos et de unoquenique barrio unum sevem; allios autem accipiant de illo tertio homine suam bestiam et ille remaneat in domo sua, et qui non fuerit a fossato, pectent pro unoquemque die I arenzo unque impleat V solidos, et amplius no pectet; et de isto, medio ad palacio et medio ad conceio".

La prestación personal, similar a las "sernas", era desde luego onerosa, sobre todo si el lugar de trabajo estaba lejos de la vivienda del obligado, y su periodicidad variaba, siendo frecuente la de un día a la semana.

En cuanto al pago de tributos para la construcción y mantenimiento de los caminos la obligación se extendía a todos, incluidos los religiosos, tan abundantes en la época. Así se establece por ejemplo en Las Partidas (Ley 6, 1ª Partida) que los jueces podían apremiar a los eclesiásticos:

"... E para esto facer non les deven apremiar los Legos, mas dezirles, que lo fagan è si ellos no lo quisieren facer, han de mostrarlo a los Prelados que selo fagan hazer: a ellos son tenudos en todas maneras de gelo mandar cumplir, porque son obras buenas è de Piedad..."

Lo anterior es un rasgo notable de igualitarismo y trato no discriminatorio poco frecuente en otras materias en la legislación medieval. Todavía siglos más tarde (1755) el tratadista Fernández de Mesa dedicará varios capítulos de su obra a defender la equiparación de religiosos y seculares en la obligación



Fresco de Ambrogio Lorenzetti, Palazzo Pubblico de Siena.

de contribuir a la financiación de los caminos, obras de los que todos se benefician, independientemente de su condición.

### Peajes y portazgos

Otro de los medios empleados con carácter más general para recaudar fondos con destino, al menos parcial, a los caminos eran los peajes y portazgos que proliferaban en la red viaria, sobre todo en las proximidades de las ciudades. Ya en el Imperio Romano existían bajo el nombre de "theloneum", o a veces con los de "lezda" o "cuadragésima". Según G<sup>o</sup>. Gallo existían diversas formas de este impuesto, cada una con un nombre peculiar, pero que se percibían tanto por el mero hecho de pasar por determinados lugares como por autorizar el paso por un lugar de personas (peaje) o de animales o cosas (passaticum). Otros nombres que adoptaba el impuesto eran los de portorium, portaticum, portazgo o rafica y sobre ellos ya tratamos más extensamente en otro lugar. Uno de los privilegios más frecuentes que contienen las Cartas Pueblas y los Fueros medievales es precisamente la exención del pago de peajes que se concede a los repobladores del lugar protegido. Así en el Fuero de Tudela, Cervera y Gallipienzo concedido por el rey Alfonso

I de Aragón (1117), extiende a sus moradores los fue-ros de Sobrarbe.

*"... estén libres y exentos de todo servicio, peaje ("pedatico" en el texto en latín) uso, petición y cualquier otra sumisión..."*

O el del Fuero de Castrogeriz (Conde García Fernández, 8 marzo 974)).

*"... y los hombres de Castro no deban portazgo, ni montazgo, ni pontazgo..."*

O el Fuero de Sahagún (fines del siglo XI).

*"... que los burqueses de Sant Fagum no pagasen al rrei portazgo..."*

O el Fuero de Calatayud, concedido por el rey de Aragón Alfonso I el Batallador (1120).

*"... Ningun vecino de Calatayud que pase por los puertos de Pamplona o por los de Jaca pague lezda (portazgo) ni a la ida ni a la venida; el que los cobrare a la fuerza, pague mil maravedis en tres partes como arriba se dice".*

O el Fuero de Tortosa (otorgado por Ramón Berenguer IV, conde de Barcelona y príncipe de Aragón, el 30 de noviembre de 1149)

*"... Además os concedo a todos vosotros, el que nunca pagueis en Tortosa el impuesto llamada lenda (lezda) ni el portazgo ni el tránsito..."*

O el Fuero de Torremormojón y su alfoz otorgado por Alfonso VII en 1144.

*"... non de portazgo en Monçón nin en todo su alfoz, ni en Dueñas e su alfoz... ni en caveçon ni en todo su alfoz..."*

Ni en el Fuero de Amaya, confirmado en 1285 por el rey Sancho y otorgado por D. Alfonso.

*"... que los vecinos e moradores en el dicho lugar de Amaya que non paguen... portazgo, nin pasage, nin peage ... quiér ellos o sus hombres, nine cualesquier ganados que mi merced es*

*que anden salvos e seguros por todos los mis Reinos ..."*

O el del Fuero de Melgar de Fernamental (8 de septiembre de 950)

*"... et esta villa non den portazgo en las tierras nin en los mercados de Castilla ..."*

O el del Fuero de Escalona (1130) que exime a todo el que no fuese mercader:

*"... et mullium hominen non det portaticum nisi fuerit mercator..."*

O el que Alfonso I el Batallador concedió a los "francos" que poblasen el llano de San Saturnino de Iruña o Pamplona, concediéndoles el Fuero de Jaca y eximiéndoles del pago de peajes en todo el reino.

*"...Et concedo et mando quod non pectetis pedagium, neque leztan in toto regno meo..."*

En 1137, D<sup>a</sup> Berenguela exime de portazgo a los moradores de Toledo y en 1217 Fernando III exime a los vecinos de Burgos del pago de peaje desde dicha ciudad a Palencia, por el camino de Palenzuela y Torquemada.

Años más tarde los privilegios forales fueron confirmados por leyes reales, como las dadas por Pedro I, (Valladolid 1351) y Juan II (Palenzuela, 1425): "observancia de los privilegios de los pueblos para no pagar portazgos ni otros tributos".

A veces las exenciones forales de pagar peajes y portazgos establecían expresamente la condición de mantener transitables itinerarios o puentes de especial interés. Así ocurre en los Fueros de Nájera (Alfonso VIII, 1174) Santo Domingo de la Calzada y Logroño (Alfonso X).

En las Partidas se regula la obligación de pagar portazgos (Ley V, 5<sup>a</sup> partida): "De los portazgos..." , se castiga la elusión del pago (Ley VI, 5<sup>a</sup> Partida): "De los mercaderes que andan descaminados por hurtar o encubrir los derechos que han de dar de todas las cosas que llevan", y se regula el reparto de lo recaudado y su forma de percepción (Ley VII): "De las rentas de los portazgos..." Desde que Alfonso XI estableció la Alcabala o décima, el Portazgo devino un impuesto destinado a la reparación de caminos y puentes.



Ilustración de libro de Horas francés s. XIV.

En ocasiones, la exención de pago de peajes tenía carácter temporal durante la época de feria o mercado o en reuniones oficiales. Así en 1279 el infante Sancho exime del pago de portazgo a todos los que deben concurrir por orden regia, a Agreda, donde sostendrá vistas con el rey de Aragón, para abastecerle de mantenimientos. Y en 1339 Alfonso XI concede a la ciudad de Burgos feria anual, durante 15 días, a partir del día de San Juan y exime del pago de portazgo a los que concurren a ella.

Por otra parte, a la vista de los abusos que se cometían en los caminos por la imposición de peajes y portazgos que tanto dificultaban el comercio, obstaculizando la libre circulación y gravando los precios de las mercancías, los reyes se vieron obligados a intervenir prohibiendo la indiscriminada imposición de peajes y portazgos.

Así en Las Partidas (Ley VIII, 5ª Partida): “De cómo aborrescen los mercaderes a las vegadas de venir con sus mercaderías a algunos lugares por el tuerto, et demasias que les fazen en tomarles los portazgos” y en la Ley IX: “Que ningun ome non puede poner portazgo, ni concejo, ni elesia en todo el señorío del Rey, sin su mandado”.

En siglos posteriores volvieron a imponerse prohibiciones similares por monarcas sucesivos lo que prueba que el mandato real de que no se establecieran más peajes no siempre era respetado. Así

por ejemplo cabe citar la ley Única, título XXVI del Ordenamiento de Alcalá, sobre “penas de los que toman portazgos o peajes en lugares do no deben tomarse”. Por lo que respecta a los reinos de Castilla y León la prohibición se volvió a reiterar en 1329 (Alfonso. Cortes de Madrid), 1348 (Alcalá), 1371 (Enrique II. Toro), 1386 (Juan I. Segovia), 1455 (Enrique IV, Córdoba), 1425 (Juan II. Palenzuela), 1436 (Juan II. Zamora,) 1436 (Juan II, Madrigal), 1442 (Juan II. Valladolid), 1458 (Enrique IV Madrid), y así se recoge en el título XX de la Novísima Recopilación (Ley I: “Prohibición de cobrar portazgos y peajes, rodas y castilleras sin Real Privilegio).

En otros reinos ocurría lo mismo. Así por ejemplo en la Novísima Recopilación de las Leyes del Reino de Navarra la Ley I del Título V del libro V establece que “... no se lleven derechos por passar por caminos publicos y Reales... y los dexen passar libremente...”

Y por lo que se refiere al reino de Aragón ocurría algo similar. Así el Privilegio General de Aragón concedido por el rey Pedro III en las Cortes de Zaragoza (1283) establece:

*(24) “Itemo, peajes nuevos, que no sian dados, specialment de pan ni de vino que llevan con bestias, ni de ninguna moneda, ni de ningunas otras cosas que usadas no fueron dar peaje en Aragón... E aquellos peajes que tornen e que se prengan en aquellos lugares que se solían prender antiguament e no en otros... E los hombres que van por los caminos que vayan por los lugares quales querrán, dando todo su dreyto al senyor Rey o aquellos que haurán el peaje de todas aquellas cosas que dar deurán”.*

### Características técnicas de los caminos

Por lo que respecta a aspectos que se podrían considerar mas “técnicos”, referentes a la construcción y mantenimiento de los caminos, la legislación medieval también entra a regularlos de forma relativamente detallada para lo que cabría esperar de los conocimientos y medios disponibles en la época.

En primer lugar se contempla la conveniencia de que existan “técnicos” o funcionarios encargados de dichas tareas, pues como establecen Las

Partidas (Ley XX, título 32, tercer Partida), refiriéndose a la obligación de mantener los caminos:

*"... E por ende (el Rey) debe y poner omes señalados, e entendidos en estas cosas, e acuciosos que fagan lealmente el reparamiento que fuere menester, a las cosas que de suyo diximos. Otrosi dezimos que debe dar a estos omes lo que ovieren menester para cumplimiento de la lavor..."*

Las leyes medievales contienen una incipiente regulación de las características geométricas de los caminos que ya se había iniciado en Roma.

El Fuero General de Navarra, en su Título IV, libro VI trata "de caminos y carreras" e incluye cuatro leyes que se refieren a las características que deben tener "el camino del Rey", la "carrera entre villas fazeras" y "el sendero de villa" y las colonias o multas que debían imponerse a los que atentaran contra el camino.

*"Ningún camino de rey nos sea cerrado en tanto en quanto el alcalde pueda passar con si tercero de cavalgantes en renc teniendo los pies enas estriberas, et ensanchando las piernas con las estriberas quanto mas podieran que non se taquen las estriberas, tanto debe ser en ancho en el mas estrecho logar ... (Tit 311). En toda carrera de villas fazeras debe aver en ancho, en el mas estrecho logar VI cobdos rasos por esto que si se encuentran ll bestias cargadas ... assi que non fagan embargo la una a la otra..."*

Ya se indicó anteriormente la Ley XXV del Fuero Juzgo "quanto de terreno debe onme dexar cerca del camino". Por su parte el Fuero Viejo de Castilla (título III, libro V) bajo el epígrafe "De las particiones; de que anchura deben ser las carreras" indica lo siguiente:

*"Esta es fazaña de Fuero de Castilla, que judgó Don Lope Diaz de Faro, que carrera que sale de viella, e va para fuente de agua, debe ser tan ancha que puedan pasar dos mujeres con suas orzas de encontrada; e carrera que va para otras heredades, debe ser tan ancha que si se encontraren duas bestias cargadas, sin embargo que pasen; e carrera de ganado debe ser*

*tan ancha que si se encontraren duos canes que pasen sin embargo".*

De forma mas general en la Nueva Recopilación (Ley I, título 19, libro 5) se establece que:

*"Mandamos a las Justicias y Concejos, que fagan abrir y adobar los caminos y carriles por do suelen passar, y andar dichas carretas, y carros, cada Concejo en su término, por manera que sean de la anchura que deban, para que buenamente puedan passar e ir, y venir".*

La anchura mínima (quince pies) debía ser especialmente respetada si el camino discurría cerca de los muros. En la Partida III, título XXXIII se dice:

*"Desembargadas, e libres deven ser las carreras que son cerca de los muros de las villas e de las ciudades, e de los castillos, de manera que non deven y fazer casa, nin otro edificio que los embargue nin se arrime a ellos. E si por quinze pies entre el edificio que faze, e el muro de la villa, o del castillo..."*

### Uso y defensa del camino

El uso y defensa de la carretera constituye uno de los aspectos a los que la legislación actual presta mayor atención. También se contemplaban en la legislación medieval. Por ejemplo, quedaba totalmente prohibido el estrechamiento del camino, ocasionado por la ocupación del dominio público por los propietarios colindantes. Ya antes se citó textualmente el Fuero Juzgo (Título VI, Lib- V, Ley III):

*"De los que cierran los caminos, e egidos, e los ríos".*

También la Ley 49, título 32 del Ordenamiento de Alcalá :

*"...Mandamos, que el que cierra o embarga los caminos, o las carreras, o las calles por donde los viandas suelen andar con bestias o con carretas, a llevar o traer viandas o mercadurías de unos lugares a otros, que peche cien maravedís para nuestra Cámara, y desfaga la cerradura*

ra, ó embargo que fizo, a su costa dentro de treinta días”.

La defensa del camino era prioritaria. Así en los Fueros de Aragón se establece (281): “*otrosí, establitos que todos los ricos omnes d’Aragon, infanzones e caveros, ciudadanos e burzeses e todos los pueblos de nuestra tierra sean tenudos ajudar a defender su señor rey como señor natural, e suan tenudos de defender las carreras públicas e los caminos e las estradas de nuestra tierra ... E aquel que contra esto verrá, debe perder todo nuestro beneficio e demás, que es caydo en nuestra yra e indignación a todos tiempos*”. Como puede observarse, se sitúa la defensa del camino como prioritaria, solo precedida por la defensa del propio rey.

El Fuero Real (Ley I) también castiga con penas pecuniarias a los que cierran caminos públicos, estableciéndose además que todos puedan destruir los obstáculos que encuentren en los caminos (Ley II).

Incluso las ramas de los árboles que invadieran el camino podían cortarse con todo el amparo legal, sin tener que pedir autorización a los propietarios. La Partida 7ª. Ley XXVIII.

*“...quando la figuera, o algun arbol, colgase sobre la carrera pública, de manera que los omes non pudiesen passar, por y desembargadamente; que cualquier que cortasse las ramas que assi colgasen, non debe aver por ende pena ninguna”.*

El aprovechamiento de las márgenes del camino fue también objeto de regulación. En el Fuero Juzgo por ejemplo se establece:

*“Ley XXVII que los pastos que non son cerrados non sean defendidos a los que passan por camino. Los omnes que van por camino, en los campos, o en los lugares de pascer, que non son cerrados, puedense deportar en ellos, o dar a pascer á sus ganados é á sus bestias, así que non deven estar en nengun logar mas de dos dias...”*

La existencia de un camino imponía la prohibición de llevar a cabo en sus proximidades determinadas actuaciones, algunas en base a lo que hoy podríamos calificar de defensa del medioambiente, como por ejemplo la prohibición de encender fuego que establece el Fuero Juzgo



*Ley III. “De los que van carrera, e facen fuego”. “Quién anda por camino, si quiere fazer fuego en algun campo por cozer de comer, o por se calentar o por otra cosa guárdese que el fuego non vaya mas adelante que faga nemiga. E si se prendiera en rastrojo ó en paja seca, mátelo, que non crezca mas ...”*

Habitantes de una villa recorriendo un camino medieval.

La preocupación de la legislación medieval por dotar a los caminos de lo que hoy llamaríamos servicios auxiliares, de albergue y aprovisionamiento, dio lugar a numerosos preceptos que regulan por una parte la obligación de proveer de dichas instalaciones:

*“E deven facer alberguerias en los logares yermos, que entendieren que sera menester, porque ayan las gentes do se albergar seguramente con sus cosas, assi que non ge los puedan los malfechores hurtar, nin toller...”*

En las posadas del camino, mas tarde ventas, de las que ya tratamos más extensamente en otro lugar, debía garantizarse la seguridad de los viajeros, de sus animales y propiedades. Por ejemplo en Las Partidas se contienen varias disposiciones al respecto:

- Ley XXVII (5ª Partida) “Como los ostaleros e los albergadores deven recibir a los peregrinos, e guardar a ellos e a sus cosas”.

- Ley VII, (7ª Partida) “Como aquel que tiene el ostaje en su casa... son tenudos de pechar por las cosas que furta en cada uno destos lugares”.

O en las Leyes del Estilo (Ley 56). “Si en alguna posada dan voces que matan al huésped, et vienen ayudadores, como se libra”.

Sobre el derecho de hospedaje el Fuero Viejo de Castilla reconoce una norma antigua, basada en la “posada y yantar” de los primeros tiempos de la Edad Media española.

Para facilitar el tránsito por los caminos medievales a lomos de caballería, la legislación de la época concedía importantes prerrogativas a los usuarios del camino, como por ejemplo el derecho ya citado a que sus animales pudieran pastar en los predios colindantes.

Otro aspecto muy relacionado con los caminos era el de los accesos a las fincas. A este respecto algunos Fueros medievales contienen previsiones deta-

lladas. Como ejemplo en el Fuero de Navarra se establece que el acceso se dará precisamente por el lugar por donde viniere el primer hombre que acudiera a las voces que diera el propietario de la finca, si este no conseguía ponerse de acuerdo con los colindantes.

Por cierto que la altura de los cerramientos fue también objeto de regulación, estableciéndose que fuera tal que los animales no pudieran saltarlos. Mas curioso es el Fuero de Navarra que utiliza un criterio poco “técnico” pero de práctico fundamento biológico: colocado en un lado de la tapia un borrico y en el opuesto una borrica, si aquel no puede saltar el cerramiento, la altura se reputa suficiente.

En fin, no parece necesario extenderse más en ejemplos demostrativos de que también en el caso de los caminos -hoy carreteras- muchas de las bases de su actual regulación tuvieron sus precedentes en la legislación medieval. Una vez más, “Nihil sub sole novum” (“Nada nuevo bajo el sol”). ♦

#### Referencias:

- (...) “*Novísima Recopilación de las Leyes de España*” 1805. Ed. facsimil BOE
- (...) “*Apuntes de Historia General del Derecho Español*”. Librería Victoriano Juarez. Madrid 1908.
- BONACHIA HERNANDO, JUAN A. “*Catálogo documental del Archivo Municipal de Burgos*”.
- Colección de Fueros: [w.ih.csi.es/departamentos/medieval/fmh](http://w.ih.csi.es/departamentos/medieval/fmh).
- FERNÁNDEZ DE MESA, THOMAS M. “*Tratado Legal y político de caminos públicos y posadas*”. Valencia 1755. Ed. Facsimil.
- GARCÍA GALLO, ALFONSO. “*Antología de fuentes del antiguo Derecho*” 1984.
- GARCÍA GALLO, ALFONSO. “*Manual de Historia del Derecho Español*” 1959.
- GARCÍA GALLO, ALFONSO. *Curso de “Historia del Derecho Español”* 1950.
- GARCÍA ORTEGA, PEDRO. “*Historia de la legislación española de Caminos y Carreteras*”. MOPU 1982.
- GARCÍA DE VALDEAVELLANO, LUIS<sup>^</sup>. “*Orígenes de la burguesía en la España medieval*”. Ed Austral.
- GIBERT, RAFAEL. “*La paz del camino*”. Anuario Historia Derecho Español. 1957.
- GIBERT, RAFAEL. “*Textos jurídicos españoles*”. 1973.
- LACRUZ BERDEJO, JOSÉ L. “*Fueros de Aragón hasta 1265*”. Anuario de Derecho Aragonés. CSIC 1945.
- MANGAS MANJARES, JULIO y otros. “*Textos y documentos de Historia antigua, media y moderna, hasta el siglo XVII*”. Ed. Labor 1993.
- MARTÍN, JOSÉ LUIS. “*Las Cortes Medievales*”. 1997.
- MARTÍNEZ LLORENTE, FELIX J. “*Fueros inéditos de Torremormojón y su alfoz*”. En Anuario de Historia del Derecho Español. 1997.
- PÉREZ-PRENDES, JOSÉ M. Y AZCARRAGA, JOAQUÍN. “*Lecciones de Historia del Derecho Español*” 1990.
- SÁNCHEZ REY, J. AGUSTÍN. “*Portazgos y otras exacciones por el uso de los caminos en la Edad Media*”. Rev. Obras Públicas. Nov. 1994.
- SÁNCHEZ REY, J. AGUSTÍN. “*Las Ventas del camino*”. Rev. Obras Públicas. Nov. 2002.
- SÁNCHEZ REY, J. AGUSTÍN. “*Regulación histórica de las antiguas ventas y posadas en los caminos españoles*”. VI Congreso Internacional de Caminería Hispánica. Madrid 2004.
- TOMÁS Y VALIENTE, FRANCISCO. “*Manual de Historia del Derecho Español*”. 1979.