

LOS CAMINOS HISTÓRICOS Y SUS OBSTÁCULOS FLUVIALES

POR

ÁNGEL CABO ALONSO *

Quienes antaño labraron caminos sobre el solar hispano tuvieron que enfrentarse a dos series de dificultades territoriales: las orográficas y las fluviales. En las cordilleras no encontraron más solución que la de limitar la travesía, a los puertos o parajes de más llevadera andadura. Esa actitud pasiva se fue heredando de generación en generación. Así, el paso entre ambas mesetas se hacía en Guadarrama por el puerto en el que «cerca la Tablada, la sierra pasada» el arcipreste de Hita se encontró con la Aldara de sus cantigas. Es la vía que tres siglos después se recalzó y acondicionó para el tránsito de carruajes, no obstante lo cual, contaba Mesonero Romanos en *sus Memorias de un setentón*, que en agosto de 1813, él mismo —a la sazón niño de diez años— y sus padres y hermanos, para «librar de toda fatiga» a las mulas que arrastraban la galera en la que viajaban, tuvieron que subir a pie el puerto del viejo camino al que ya se daba categoría de carretera. Ante los obstáculos fluviales, los antañones hacedores de caminos adoptaron, en cambio, distintas soluciones: levantar puentes, fletar barcas que impulsaban mediante remos o pértiga o que halaban con maroma desde la orilla opuesta, y, también, la pasiva de limitar la travesía del río a épocas del año o sitios en los que la corriente suaviza los ímpetus del caudal y el perfil de su cauce, es decir, a los vados.

Puede parecer improcedente la referencia al empleo de barcas y de vados, pero unas y otros han existido hasta tiempos no muy remotos, incluso en tramos viarios en los que resultarían impensables. He aquí dos ejemplos: una barca de paso se ha usado hasta, pasada la mitad del siglo xx

* Ángel Cabo Alonso. Catedrático de Geografía. Universidad de Salamanca.

para el cruce del Tormes en el lugar denominado Puerto de La Anunciación, a sólo diez kilómetros aguas abajo de Salamanca; y un siglo antes, cortesanos, embajadores y los mismos reyes hacían uso de un vado sobre el río Guadarrama que interceptaba el camino existente entre la residencia palaciega de Madrid y la de El Escorial. Esa persistencia de elementales medios en travesías fluviales, incluso cuando ya se contaba con carreteras —aquí casi del todo eludidas—, puede servir para explicar retrasos económicos de ciudades, comarcas y en general del país. Es lo que me ha parecido poco estudiado y, por eso, adecuado para traer a colación al recordar a D. Antonio López Gómez, maestro en investigaciones geográficas y, en especial, en las referentes a presas, derivaciones y proyectos de navegabilidad de nuestros ríos.

La primera red viaria

La primera red viaria establecida en España fue la que montaron en la Edad Antigua los colonizadores romanos. No procede detallarla aquí, pero si recordar que las calzadas intercalaban mansiones de descanso y miliarios señalizadores de distancias, y destacar la solidez de sus obras y la paralela existencia ya de un repertorio. Para el paso de las calzadas sobre los ríos se construyeron numerosos puentes. En la Vía de la Plata, que enlazaba las ciudades de Mérida y Astorga, 22. El de aquella primera ciudad, es destacable por su magnitud, ya que se hizo de 60 ojos y 792 m. de longitud, si bien sirviéndose en el centro de una isla de apoyo (Fig. 1). Otros importantes en la misma vía y, como aquél, de sillería fueron el de Alconétar sobre el Tajo, y los de Salamanca y Zamora, en el Tormes y el Duero, respectivamente. Los restantes se levantaron para salvar afluentes de esos ríos o para simples arroyuelos (1). Como si para cruzar las corrientes fluviales, tales constructores de caminos y puentes, que disponían de abundante mano de obra esclava, despreciaran medios más elementales o rudimentarios. Sobre una calzada secundaria que partía de aquélla en Norba (Cáceres) y se internaba en tierras lusitanas levantaron otro puente no menos destacable que el emeritense, aunque más bien, por su altura, ya que se alzaba 48 m. sobre el río, en este caso el Tajo (Fig. 2). Una de esas vías romanas cortaba de través el territorio peninsular desde Cesarea Augusta hasta Emerita Augusta. Las demás principales seguían, unas un trazado de dirección meridiana, otras el sentido más o menos perpendi-



FIG. 1.—*Puente romano de Mérida sobre el Guadiana.*

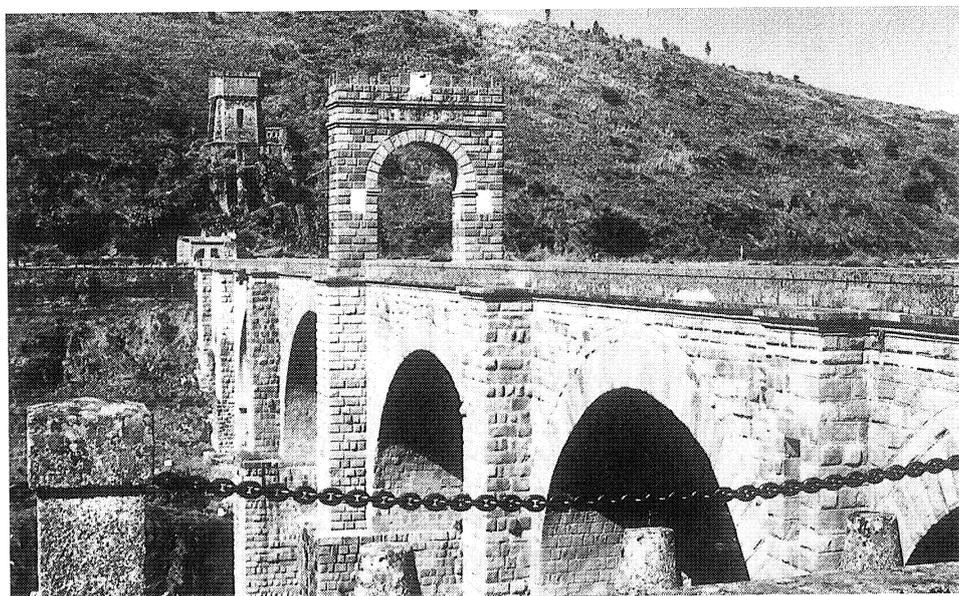


FIG. 2.—*Puente romano de Alcántara sobre el Tajo.*

Estudios Geográficos, LXIII, 248/249, 2002

cular a ése, es decir, el de los paralelos. Como si aquellos antiguos ingenieros hubieran pretendido que el conjunto de la trama imitara la regularidad campamental o urbana. Y la red de calzadas tuvo su correspondiente repertorio: el itinerario de Antonino, que reseña 372 calzadas para todo el Imperio, de las que 34 se hallaban en la península Ibérica.

Además de ser esa red viaria la inicial referida al conjunto del país, fue también la más duradera, ya que se mantuvo operativa durante siglos y, en algunos tramos o aspectos, casi durante milenios. Los musulmanes conservaron los puentes y la norma de detallar recorridos y distancias. No todos los itinerarios que señalan los geógrafos de Al-Andalus parecen coincidir con rutas romanas, pero sí se tienen referencias de algunas, siquiera sean indirectas: Al-Edrisí, por ejemplo, conoció el puente de Alcántara, que le parecía una de las maravillas del mundo, lo que hace suponer que también conocería la calzada a la que servía; y al de Mérida, reparado en tiempos del visigodo Ervigio, se refería en el siglo XIV Al-Himyarí. Ambas construcciones, según hemos señalado, se habían levantado sobre vías romanas. Y también coincidía con una, al menos en parte, el camino que el mismo Al-Edrisí presentaba en el siglo doce como itinerario entre Córdoba y Badajoz para siete jornadas pasando por Azuaga, Alange, Mérida, y otros dos lugares (2), al modo romano de disponer de mansiones intermedias de descanso.

Los obstáculos fluviales

Para tiempos pasados existen referencias de numerosos temporales de lluvias y de sus incidencias sobre los ríos y las ramblas que desarrollan sus cuencas bajo clima mediterráneo puro o del interior. Al igual que en tiempos presentes, las ramblas permanecían sin corriente salvo alguna que otra esporádica cargazón tormentosa, y los ríos discurrían con un régimen muy desigual entre las estaciones de un mismo ciclo anual y de unos a otros periodos anuales. Como ahora, sufrían acusados estiajes que dejaban el cauce seco o reducido a un insalubre rosario de pecinales; y, debido a bruscos deshielos en el entorno montañoso de los cursos altos, a la llegada de encadenadas borrascas o a situaciones de gota fría, cabía que aumentaran tanto su caudal que se salieran de madre. Y, al igual que los tiempos presentes, más peligrosas por menos esperadas podían ser las cargazonas de agua que ocurrían de tarde en tarde en las ramblas. El primer desbor-

damiento famoso que se conoce fue el que advino en el año 49 a.C. en el Segre y el Cinca que sorprendió en plena batalla a los enfrentados ejércitos de César y Pompeyo. Posteriores a esos de los albores de la Historia se citan los del Guadiana de los años 620 y 686, los más calamitosos del Guadalquivir y los ríos meseteños en el invierno de 755-56. Del gran río bético a su paso por Sevilla hay constancia de muchas más avenidas, causadas por lluvias torrenciales caídas sobre casi toda la cuenca. De tiempos posteriores, con fuentes informativas más detalladas, se sabe de más frecuentes riadas y de los estragos que produjeron en ciudades próximas: víctimas humanas, pérdidas de cosechas y ganados, arrastre de materiales con obstrucciones y derrumbes de edificaciones... Del Segura, por ejemplo, se conocen 18 esbordamientos en el siglo xv, y veinte para el Guadalquivir en la siguiente centuria. Algo parecido podría citarse respecto al Turia, el Júcar, el Ebro o los catalanes Ter y Llobregat (3). Tales salidas de madre dismantelaron las calzadas romanas y abatieron sus puentes, en los que se sucedieron reconstrucciones y nuevas caídas. Algunos ríos dejaron constancia de irregularidades sobre nuevos puentes, que quedaron sin agua. El más llamativo de esos abandonos se produjo, y puede verse todavía, en el que se levantó en 1518 sobre el Alagón en Coria, totalmente en seco al menos desde principios del siglo xix (Fig. 3).

Lenta génesis de una nueva red viaria

Muchos de aquellos viejos puentes abatidos se sustituyeron con maderos o con barcas enlazadas y encima un entablado. Así era el que se citaba ya en 1171 para comunicar Sevilla con Triana y que Ramón Bonifaz destruyó con sus naves con motivo de la conquista de la ciudad por Fernando III. Después rehecho, persistió en servicio hasta la mitad del siglo decimonono. Así fueron también el que desde el siglo xiii relacionaba la ciudad de Murcia con sus arrabales, el que tuvo la de Tortosa sobre el Ebro y el que en el Tajo a su paso por Toledo estuvo en servicio hasta que a mediados de esa misma centuria fue sustituido por el de San Martín. Uno de los que se cayeron, reedificaron y volvió a caerse debido a otra avenida del río fue el ya citado de Alconétar sobre el Tajo, que tras un nuevo derrumbe, se reemplazó por barcas.

Según el medievalista García de Cortázar, los regidores de los reinos hispano cristianos encontraron el territorio surcado nada más por sendas



FIG. 3.—*Puente abandonado que se hizo para el río Alagón.*

de tierra y, de manera excepcional, con algunos caminos enlosados o de guijarros. Los itinerarios terminaban en el pueblo vecino y faltaba concepción para acometer un extenso trazado. La primera gran excepción fue la del Camino de Santiago, sobre todo desde que se hizo la corrección en Santo Domingo de la Calzada y así se acomodó más al rumbo de la precedente calzada romana. En el siglo XI, con Sancho III de Navarra, se promovió la construcción del puente sobre el Arga —Puente la Reina—, junto al cual se levantó el hospital de peregrinos y en el que confluyeron las rutas procedentes de Francia, una por Somport y Jaca y la otra por Roncesvalles y Pamplona. Es por la que llegaron, además de los monjes cluniacenses y las innovaciones artísticas, los mercaderes y artesanos cuyas concepciones económicas y sociales de tipo urbano iban a modificar la tradicional sociedad rural de la Meseta y de Galicia. Del siglo XII es también el Códice Calixtino, que describe la ruta jacobea, fijando jornadas y lugares de descanso. Como aquel antiguo de Antonino, daba rango mayor a la vía.

En 1273 Alfonso X dispuso construir caminos y reedificar puentes y reunió las mestas locales en una sola Hermandad más poderosa, cuyas cañadas serían los caminos de más extensa proyección, aunque reservados

al paso de los ganados y, por ello, guardados como pastizales. De esa guisa fueron la Casa de Ganaderos de Zaragoza y la Mesta de Albarracín, los Ligallos de Calatayud y las cabañeras y carreratges de Aragón y Cataluña, respectivamente. En 1365, Carlos II el Malo, de Navarra, estableció un concierto con la castellana Fuenterrabía en pro de mejores comunicaciones; y en el siglo siguiente, María de Aragón convertía en trienal el tributo quincenal ya existente en el paso de Canfranc y encargó la revisión de las rutas de Daroca, Albarracín y Teruel. Por esos tiempos se reconstruyeron diversos puentes a favor de la intensificación del tránsito de mercancías y las soluciones góticas de construcción. Con la renovación económica de los siglos XII y XIII proliferaron los derechos de paso, que encarecían el transporte pero mejoraban la ruta, y en 1475 se hizo el nuevo camino entre Zaragoza y Valencia (4). En el siglo XIII se reconstruyen unos cuantos puentes de origen romano que las riadas habían abatido: Martorell, Tordesillas, Toro, Zamora, Ricobayo... De igual manera, en Mallorca, el rey Jaime II ordenó tributos para rehacer y reparar las vías de comunicación que había —seguramente de origen romano— entre los núcleos principales y con Petra, creada por él, «cum camino nove populatio-nis» (5). De la segunda, mitad del siglo XIV es el puente sobre el Eume inmediato anterior a la ría, inspirado por Fernán Pérez de Andrade, el Bo (Bueno), conde de Lemos y Andrade; y de 1460, la reconstrucción del de Palmas, en el Guadiana pacense; y de igual época, el que se levantó en el Tajo aguas abajo de Talavera, que se llamó del Arzobispo porque se realizó bajo el patronazgo del de Toledo, Pedro Tenorio. La Santa Hermandad, creada por los Reyes Católicos en 1476 para la vigilancia de los caminos, y la Cañada Real de Carreteros, reconocida oficialmente en 1497 por los mismos monarcas, contribuyeron al desarrollo viario. Otros núcleos se habían convertido en centros de importancia económica y fabril: en la meseta septentrional, Segovia, con sus elaboraciones laneras; Medina del Campo, como centro comercial y financiero, Burgos, con su consulado y su almacenaje de lanas... Y en el norte, los portuarios de Santander y Bilbao, exportadores de ese mismo producto fabril. Con todo ello se estaba formando un área de mayor atracción y movimiento viarios. Ya con la Reconquista acabada, las vías del tránsito trashumante formaban otra red densa desde los altos pastizales estivales de las cordilleras septentrionales o las montañas galaico leonesas e ibéricas hasta los invernales de Extremadura, las llanuras béticas o las litorales mediterráneas (Fig. 4).

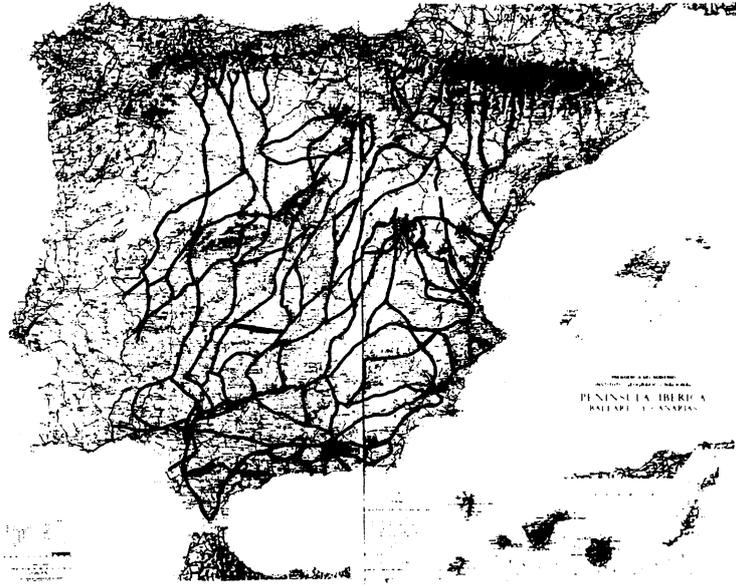


FIG. 4.—Red de caminos ganaderos.

Relatos de viajes e itinerarios de los siglos XVI y XVII

Empieza entonces la época de los grandes recorridos y sus correspondientes relatos. De tiempos de los Reyes Católicos es el viaje que realizó a caballo Jerónimo Munzer en jornadas de unos 50 km., casi todas en invierno. La relación realizada por el valenciano Juan de Villuga se ajusta más a la idea de un itinerario, o «descripción de un camino, con expresión de los lugares, accidentes, paradas, etc., que existen a lo largo de él», como reza la definición académica, aunque en ese etcétera hay que incluir la referencia a la distancia que media entre cada dos lugares consecutivos. De esta manera Villuga va detallando el camino de Barcelona a Valencia, de ésta a Zaragoza, de aquella misma ciudad catalana a Montserrat, Lérida, Zaragoza, Valencia, Sevilla, Lisboa, etc. Mención particular es, en cada camino, la de las ventas: en el de Barcelona a Sevilla, las del Puerto entre Játiva y Almansa; después, las de San Pedro, Barranco, los Santos, los Arquillos, Robledillo, San Julián, Monte de la Tierra, y traspuesta Córdoba, los Romanos, San Andrés, las Posadas. A la vez, señala las barcas que han de utilizarse en los cruces fluviales: en el camino de

merso en su anterior cometido al tres de agosto de 1557. Debido a esa discontinuidad o también a que no fue único en los viajes sino que contó con un equipo de colaboradores, la descripción adolece de repeticiones y de gran desigualdad en el tratamiento dado a los diversos pasajes visitados y descritos. El relato de la parte editada del manuscrito de la Biblioteca Colombina, es prácticamente nulo en otras regiones que no sean las meseteñas y andaluzas. Ambas se presentan cuajadas en detalles. En un paraje duriense se escribe que el camino traspasa el río 15 veces. Entre Lebrija y Sanlúcar de Barrameda en invierno «an de ir los caminantes el agua a media pierna por muchos cabos», aunque en la primera de tales localidades es posible vadear en verano. Entre Guadalcazar y Sevilla la ruta discurre cinco leguas por una rambla. Aquel Guadarrama que hemos mencionado arriba como obstáculo interpuesto entre las sedes reales de Madrid y El Escorial, según se aclara, es «razonable de ybierno y pequeño de verano», es decir, vadeable temporalmente. En el Duero señala nueve vados y las localidades que se relacionan a través de ellos. Y, según su relato, se disponía igualmente de vado para salvar los arroyos Arevalillo, Zapardiel y Almar, y para el Tormes en distintos puntos, fuera de los más cercanos a Salamanca, que disponían de barca. En el Guadalquivir, había el mismo sistema de cruce entre Castro del Río y Baena, y en el Guadiana continuaba aquella barca que Fernando III liberó del gravamen que había establecido en ella la orden de Santiago, o la que con el paso del tiempo la reemplazó. Hace referencias diversas de barcas y vados en el Tajo y sus afluentes, los del Guadalquivir y el Guadiana; el Odiel y el Tinto, el Guadalete; etc. (8). El 37 por ciento de las referencias a cruces de ríos son de puentes; algo más del 39, de vados, y el restante casi 24 por ciento, de barcas de paso, proporciones que revelan bien la importancia que en la red viaria tenían los medios de cruce auxiliares o complementarios.

Para la segunda parte del siglo XVI se dispone de las Relaciones Topográficas de Felipe II, que transcribieron C. Viñas y R. Paz, tres volúmenes referentes al reino de Toledo y uno a la provincia de Madrid (9). Analizando las respuestas con las que los distintos lugares cumplieron los Interrogatorios de 1575 y 1578, el profesor Arroyo Ilera ha publicado un buen estudio de todo lo relacionado con el agua en las zonas a las que alcanzan las Relaciones, incluidos los aspectos referentes, precisamente, a los obstáculos fluviales que tenían los caminos. El estudio esta acompañado, además, de acertadas ilustraciones, como varios dibujos de Wyngaerde (10).

Continuaba la reedificación de puentes o la construcción de otros nuevos. Más numerosos eran los destrozos ocasionados por los ríos, o más bien cabe decir que por los materiales arrastrados por ellos —animales muertos, árboles, derribos— que obstruían los arcos. En 1667 se levanta el gerundense del Oña. Aquel romano del Guadiana en Mérida fue reparado en tiempos de Felipe III a costa de la ciudad y de los lugares situados en un radio de 50 leguas, sistema que se había generalizado en este tipo de obras. No así el de Benamejí sobre el Genil, que costeó la casa ducal de aquel título. Las obras acometidas, con tributaciones o sin ellas, no bastaban: todavía en el siglo XVII, Cosme de Medicis narra que en su viaje por España, tuvo que pasar por muchos puentes de madera, incluso en ciudades tan importantes como Zaragoza. Y, en cualquier caso, seguían proliferando los cruces mediante barcas o balsas y el uso de los vados, más desde que se practicaba la trashumancia con mayor número de animales. Hay que señalar que en las épocas del año en las que las cañadas estaba libres de rebaños, las utilizaban los caminantes. He aquí un ejemplo destacable por la cantidad de transeúntes. Era un grupo de 16 dominicos del monasterio salmantino de Santo Tomás, que acudían a Sevilla para embarcar rumbo a Chiapas y atender así la demanda de misioneros que había cursado el padre Las Casas. Partieron de la ciudad en enero de 1544 por el puente romano —único existente en la ciudad hasta comienzos del siglo XX—, y la vieja Vía de la plata, ya convertida en camino real, pero pronto pasaron a la Real Cañada Leonesa que aquí discurre paralela y próxima a aquella vía romana. Y para el cruce de la Sierra utilizaron igualmente la cañada hacia Montemayor del Río en vez del puerto porque todavía seguían inacabados los puentes del río Sangusín (11).

Las más importantes reparaciones de los caminos reales se hacían en vísperas del paso de alguna comitiva real, y los mismos sirvientes de los señores aportaban su propia ayuda para salvar lodazales o arroyos desmadrados. De Felipe III, describen las crónicas, que para recibir en la frontera francesa a la que iba ser su nuera, Isabel de Borbón, hizo el viaje desde Madrid con un tren que comprendía un número considerable de carrozas, coches y literas servidos por 6.500 personas y 4.628 caballerías.

Caminos de ruedas, caminos de herradura

Después surge la gran inquietud por las posibilidades de la comunicación y las obras públicas en general. Santos Madrazo ha estudiado el sis-

tema de transporte que existió desde mediados del siglo XVIII a la mitad del siguiente (12) con el suficiente detalle para que resulte impropio repetir aquí una exposición del proceso y sólo baste señalar algunos hitos. Fernández de Mesa publica en Valencia a mediados del siglo su *Tratado legal y político de los caminos públicos*, en el que proponía un sistema radial de caminos que comunicara Madrid con los distintos núcleos importantes de la periferia. En 1762 Bernard Ward da a la luz su *Proyecto económico*, con la misma propuesta de organización viaria centralizada que sería la que iba a imponerse, y un año después se establece el servicio de Diligencia General de Coches desde Madrid a distintas ciudades de la periferia. En 1778 se crea la superintendencia de Correos y Postas, Caminos y Posadas, con Floridablanca al frente de ella. Esa inquietud caminera estaba dando sus frutos, y en la década de los ochenta se consiguió construir 195 leguas de caminos, 322 puentes y más de mil alcantarillas. A la vez, se reanudaron las obras de canales iniciadas dos siglos antes y se estudió si sería factible la más ambiciosa canalización que enlazaría Madrid con Lisboa por el Tajo.

Tanto los postillones como los usuarios de las diligencias y del servicio de posta precisaban itinerarios y noticias sobre el estado de la vía de tránsito. Venían a satisfacer esas necesidades la citada obra de Mesa, *el Repertorio de Caminos*, de Alonso de Meneses; el *Itinerario de los caminos de postas dentro y fuera del reino*, publicado en 1761 por Campomanes y, desde 1767, la *Guía de caminos*, de Escribano. Esta *Guía* se presenta acorde con esas disposiciones que establecían una red viaria radial con centro en Madrid y ya distingue en cada caso caminos de ruedas y caminos de herradura. Para algunas de las rutas ofrece dos itinerarios advirtiendo si alguno de ellos sirve para atajar y en qué medida. Así, el de Zaragoza, dice, se puede hacer desde Gajanejos a Torremocha sin pasar por Algora a Bujarrabal todos ellos guadalajareños, con lo que se ahorran dos leguas y salen en total 50, pero caminando sin ruedas, esto es, a pie. Tampoco olvida las ventas del camino, sobre todo en los de herradura. En la ruta de Madrid a Cádiz pasando por Córdoba, cita las del Arrecife, la Parrilla, Valcargado, y traspuesta Ecija y el río Genil, «La Norieta en despoblado donde comen si lo llevan». Silencia los vados, aunque en su repertorio si hay alguna advertencia de que el paso citado está sin puente, como el del arroyo Torote, pasado Torrejón, vía Aragón; y da noticia igualmente de las barcas que es preciso utilizar tanto en territorio español como en el extranjero, ejemplo la del río Arno en el camino entre Bar-

celona y Roma. Y «para que en corto volumen se puedan dar mas noticias», «una coma denota que allí se suele comer»; y «donde hay un punto, á dormir» (13). Madrazo ha publicado en el mismo estudio ya citado el mapa referente a los caminos de ruedas existentes en 1758 (Fig. 6). Los de herradura cubrían como podían los grandes vacíos que dejaban aquéllos, y donde ni éstos había, se recurría a barcas, o a vados donde o cuando los hubiera.

De finales del mismo siglo XVIII es el viaje que hizo por España y relacionó Antonio Ponz. Aunque interesado más bien en contemplar y dar cuenta de los tesoros artísticos y los aspectos culturales de cada lugar visitado, también incluye noticias relativas al itinerario. En Guadalajara vio el puente de barcas que sustituía al que tenía caído un arco desde 1757, y similar a éste eran los que encontró, recientemente hechos, en los dos brazos del Guadalete. Cita barcas para el cruce del Tajo en Almonacid, Zorita, aguas abajo de Talavera de la Reina y en Almaraz; para salvar en algún punto del curso los afluentes Jalón, Tiétar, Alagón y Arrago; para el Ebro, en Escatrón; en el Guadalimar, entre Linares y Baeza; etc. E, igual-



FIG. 6.—Esquema de los caminos de ruedas en 1758 según Escribano: elaborado por Madrazo.

mente, vados: en el río Canales sobre la raya de Aragón; el ya mencionado del Guadarrama aunque «tiene puente miserable de madera», el Henares, el Guadiana para el camino de Mérida a Badajoz; el Guadalquivir a la entrada de Andújar, y el molestísimo riachuelo Noya, que en el itinerario de Barcelona a Lérida «hay que atravesarlo una docena de veces a vado». Y no deja de denunciar la carencia de vías, ya que grandes mejoras podría lograr este país si en el llano de Urgel, dice, se abriesen algunos caminos carreteros, pues... «son poquísimos los trechos donde las carretas de bueyes puedan manejarse» (14).

En descripciones de ámbito regional tampoco faltan noticias sobre las rutas, aunque no sea al modo sistemático de los repertorios. Así, Cavanilles dice que el antiguo camino de Aragón a la capital valenciana, aunque denominado real, es intransitable, y al referirse a Canet se lamenta de que «los caminos para carruages sean tan infelices». Al hablar del que relaciona Valencia con Barcelona notifica que cerca de Villarreal se alza el puente cuya construcción se inició en tiempos de Carlos III y se terminó en 1790, cuando el conde de Floridablanca era superintendente del correspondiente departamento, y que en la obra contribuyeron distintos núcleos urbanos desde Castellón hasta Valencia. Da cuenta de travesías fluviales que se efectuaban entonces por vados y rústicos puentes de maderos; o mediante embarcaciones, como en la ruta, de Sumacárcer, en la que se atraviesa el Júcar «en el barco que hace veces de puente». Y de desbordamientos habidos en ríos y ramblas, en general registrados en fechas muy propias, algunas, de situaciones típicas de gota fría: el día primero de octubre de 1791, con «diluvio de tres días», o el de la noche del 24-25 de noviembre de 1783, con aguacero que provocó el desbordamiento del Júcar. Parte de la villa de Chiva, explica, se halla junto al cauce de la rambla, y una crecida de ésta habida el cuatro de octubre de 1875 derribó edificios y «mató mucha gente». El río de Albaida había arrasado Paixarella y otra riada acaecida en 1785 «descubrió los cimientos de aquélla». En tiempos de lluvias copiosas, el Millares pasa «haciendo más daño en una noche que provecho en un año entero», y la rambla de Novelda, que «por lo regular trae poco agua», se desbordó en 1792 y destruyó los campos contiguos (15).

En un estado similar a ése se hallaba en estos aspectos Andalucía en el silo XVIII. Puente de madera había sobre el Genil donde llegan los caminos reales de Sevilla, Carmona y Ecija, y sobre el Guadalete entre Tarifa y Arcos, que es «grande de palos». En Medina Sidonia, cuando crecen

los arroyos que rodean el lugar los vecinos han de recurrir a un puente de madera que la Real Fábrica de Hojalata posee a una legua. Muchos otros lugareños se lamentaban de no tener puente, con lo que la travesía de las riveras resultaba peligrosa en tiempo de lluvias. En distintos sitios se utilizaban barcas: en el Guadalquivir, entre Sanlúcar y Almonte, y entre Carmona y Cazalla de la Sierra o el Real de la Jara; en el Guadarranque, para comunicar Tarifa con Estepona; en el Guadalmedina, para ir de Coín a Málaga, o desde Ronda a la misma ciudad malagueña, barca que en este caso era de maroma. Y también había pueblos que ni siquiera contaban con eso y sus vecinos no tenían más solución para su comunicación externa que utilizar los vados, que en tiempo de lluvias podían entrañar peligro (16).

El Catastro de Ensenada sirve igualmente para conocer la existencia de puentes y barcas, aunque no la de vados. Las Respuestas Generales de Tuy, por ejemplo, dan cuenta de que en la ciudad había dos barqueros, uno de ellos como única ocupación, y el otro, según ahora diríamos, a tiempo parcial.

Bajo el reinado de los Austria se consolidó Madrid como capital del Estado, residencia del Rey y de los Consejos. El lugar se convierte en centro de los caminos reales que parten de él hacia las ciudades importantes de la periferia y las fronteras portuguesa y francesa. Lo refleja bien *el Atlante español o descripción general de España por Reynos y provincias*, que publica Bernardo Espinalt y García en 1779 (Fig. 7). Si la organización viaria de la España peninsular reflejada en el repertorio de Villuga había terminado por suplantar a la antañona de las calzadas romanas, esta otra radial con centro en Madrid borró aquella que reflejaba mayor densidad viaria entre Burgos y Toledo.

Carreteras, caminos, barcas y vados

El siglo XVIII había terminado con muy pocas carreteras construidas, y las pocas ya efectuadas, desconectadas entre sí: en el entorno de las principales ciudades, más la de Bilbao a Pancorbo, el trayecto Santander-Reinosa y el de Astorga por Manzanal hacia el puerto de Piedrafita. Así, los repertorios de los primeros decenios del siglo siguiente parecen un calco de los anteriores. Noticia de los principales caminos incorpora Antillón al final de su Geografía, con indicaciones de la categoría oficial de cada nú-



FIG. 7.—Atlante Español de Espinall, publicado en 1779.

cleo y, en cada itinerario, el correspondiente camino de la posta, o el antiguo, cuando no coinciden con el principal. También, observaciones adicionales que podían ser útiles. He aquí algunas: «no hay que pasar el río»; y, tras citar el Deva y antes de llegar a San Antonio de Vergara, dice, «se pasa siete veces por puentes». O, con especial interés geográfico, la relativa a Alcira, «en una isleta formada por dos brazos del Júcar» (17). Y a pesar de las retenciones y derivaciones que se habían realizado en los ríos desde los lejanos tiempos prerromanos para fines agrarios, fabriles y de consumo humano, los puentes existentes eran insuficientes para atender las crecientes necesidades de transporte y relaciones. Nuevas avenidas habían acrecentado o estaban aumentándolas: en 1804, una del Aliste había abatido el puente de Losacino de Alba; la acaecida en 1821 en el Jándula fue de tal magnitud que el agua rebasó 17 varas el puente de Marmolejo; dos años después, la del Guadiana cubrió todos los arcos de aquel romano de Mérida, y la del Ebro de siete años más tarde inutilizó el zaragozano del Angel. No se habían dejado de edificar puentes: en los últimos años del siglo XVIII, los de Alcolea en el Guadalquivir; Bullaque, de trece arcos, sobre el Tajo; el del Gigüela, de sillería, para el camino real de

Madrid; Villarta, con 18 arcos, en el Guadiana, para la carretera de Madrid y los ganados trahumantes; San Benito, en el Záncara, costado por los pueblos próximos... Se hicieron de madera donde no hubo mejores posibilidades. Así eran el del Ebro en Fraga para el camino real de Madrid a Francia; el del Duero en Boecillo para el de Madrid a Valladolid y muchos más. Y los constructores o conservadores establecieron tributos de paso, incluso la Dirección de Caminos en los que servían a las nuevas carreteras como en ese de Boecillo. En el del Alberche en Escalona, el portazgo consistía en los años 40 en dos reales por carro, ocho maravedises por caballería mayor y cuatro por la menor, todo ello, en este caso, en beneficio de los propios de la villa.

El Mapa 20 del citado estudio de Madrazo se dedica a las carreteras que ya estaban construidas en 1840. Eran las completas desde Madrid a Segovia, a Valencia por Albacete, a Barcelona y la frontera francesa por La Junquera, a Zaragoza, a Sevilla y Cádiz por Despeñaperros y a la frontera francesa por Burgos, Vitoria e Irún; las de Astorga a La Coruña; León a Gijón, Vitoria a Bilbao, Pamplona a Irún, La Coruña a Vigo y la del centro de la meseta superior a Santander, a las que habría que sumar otros diversos tramos de inferior recorrido. Con ese sistema coexistía el tradicional de medios secundarios. El *Diccionario Geográfico* de Pascual Madoz, que se publica entre 1845 y 1850, incluye abundantes referencias a barcas de paso: una treintena en el Duero; algunas más en el Tajo; 14 en el Guadiana, una de ellas propiedad del duque de Osuna; 35 en el Júcar, de las que una servía al camino de herradura de Valencia a Madrid; 13 en el Ebro, y totales menores en Segura, Miño, Cinca, Segre, Guadalhorce, Nalón, Narcea y otros. Las había de remo, de maroma y, en el Ebro, alguna de sirga. Muchas eran más bien balsas que se impulsaban mediante pértiga, entre las cuales algunas gigantes que admitían el carro con su yunta, y la del Esla, en el lugar llamado precisamente Barcial del Barco, 50 pasajeros porque era paso obligado entre la meseta superior y Galicia. Donde ni eso era posible se utilizaban, como en tiempos anteriores, los vados. Según los corresponsales de Madoz, 37 en el Guadiana, 18 en el Júcar, 14 en el Guadalquivir, alguno más en el Fluvial etc. Con alguna particularidad: para los del Besós existían en todos los pueblos prácticos que cargaban a sus espaldas al pasajero a cambio de «una pequeña retribución», que en alguno de los gerundenses consistía en ocho maravedises.

Y coexistía igualmente la utilización de varios ríos. Los reconocimientos efectuados en los principales a impulsos del deseo de contar con

navegación interior, habían demostrado la muy difícil o nula navegabilidad que entrañaban (18). En algunos sin embargo se hacía transportes corriente abajo, casi exclusivamente de troncos arbóreos corriente abajo: en el Tajo hasta Aranjuez, el Turia hasta Valencia, el Garona a territorio francés, el Ebro, el Bidasoa..., a todos los cuales se sumaría después el canal de Castilla para llevar, mediante esclusas, granos y harinas al norte, y acercar hierro y manufacturas vascas a la Meseta (19).

Según reflejan las primeras ediciones y también algunas de la segunda, del Mapa Topográfico Nacional a escala 1:50.000 que en las reproducciones ha quedado deformada, esos mismos medios elementales empleados para cruzar los ríos se han utilizado hasta los años 50 del siglo XX o incluso algo posteriores. Un ejemplo es el que ofrece la hoja n.º 262, Salvatierra del Miño, edición de 1947, que en ese tramo fronterizo del río, en el término pontevedrés de Nieves, señala la existencia de tres barcas (Fig. 8). Otro es el de la hoja n.º 308, Villafáfila (provincia de Zamora), de 1941, en la que se ve que al oeste del lugar de Villanázar parte el llamado Camino de la Barca, con rumbo al río Tera, en el punto en el que el to-



FIG. 8.—Barcas en el Miño fronterizo, según M.T.N. n.º 262, Salvatierra del Miño, ed. de 1947.

pógrafo que trabajó en el mapa dejó dibujada precisamente una barca (Fig. 9). Seguramente la confección de ambas hojas del M.T.N. fuera anterior a la fecha de la edición, en esos tiempos problemática, pero no sería tanta como para que haya que remontarla al siglo precedente. Podríamos poner otros ejemplos.

Los topónimos alusivos a la existencia de vados y de caminos que se dirigen a ellos son más abundantes en las primeras ediciones del mismo M.T.N., sobre todo para el cruce de vías pecuarias. El ejemplo que incluimos es de la edición de 1933 de la hoja n.º 913, Orihuela, en la que se representa la Vereda de Castilla atravesando el río Segura (Fig. 10). En la de hoja n.º 371, Tordesillas, de 1927, se representa el puente del siglo XIII de la población que da nombre a la hoja. Por él pasa la vía pecuaria denominada Cañada de Foncastín. Para eludir el correspondiente pontazgo, había ganaderos que preferían cruzar el río aguas arriba, y es lo que la Colada del Vado hacía por el Vado de la Benita (Fig. 11).

La red de carreteras ya sustituía entonces a aquella de caminos. La Dirección General de Obras Públicas diferenciaba entre carreteras del Estado y provinciales y caminos vecinales, que son las vías carentes de

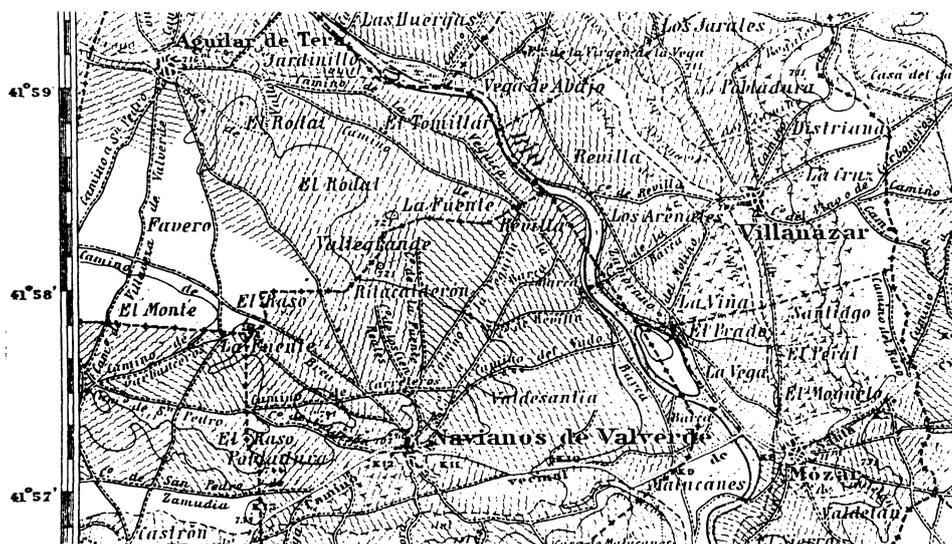


Fig. 9.—Barcas en el río Tera en los términos de Villanazar y Navianos de Valverde según M.T.N. n.º 308, Villafáfila, ed. de 1941.

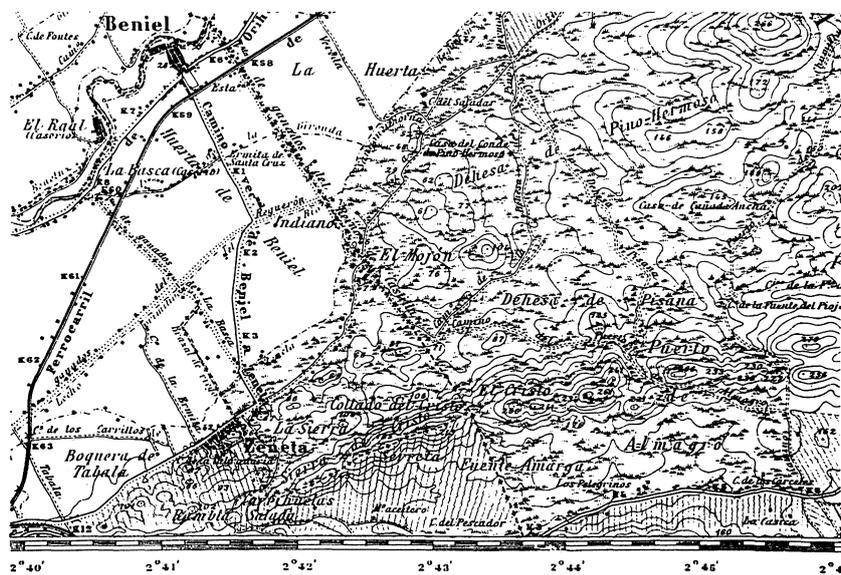


FIG. 10.—La Vereda de Castilla cruza sin puente el río Segura (M.T.N. n.º 913, Orihuela. Ed. de 1933).

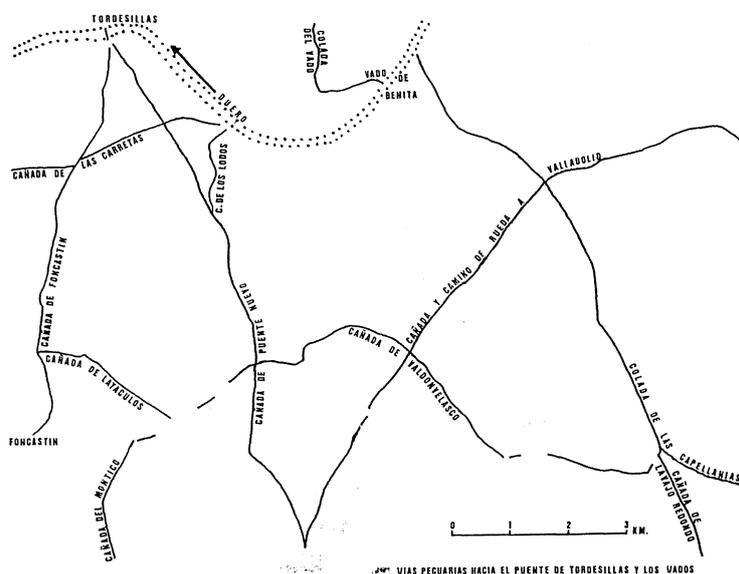


FIG. 11.—Canales y Vado en el Duero, cerca del puente medieval, según M.T.N. n.º 371, Tordesillas, ed. de 1927.

macadam y asfaltado de las que se encargaban las entidades provinciales o municipales. En una fecha próxima a las de esas últimas referencias, la del último día del año 1931, tales caminos representaban en el conjunto de la España peninsular y Baleares nada más el 28,3 por ciento. Ascendía esa proporción con respecto a sus correspondientes totales viales en las provincias de régimen hacendístico especial, esto es, en la Navarra y las Vascaas, sobre todo en las de Alava y Guipúzcoa, donde los caminos sólo representaban, respectivamente, el 8,2 y el 11,9 por ciento. Por el contrario, las de mayores proporciones de caminos, en todo caso, superiores a la media nacional, eran las de Cáceres, Huelva y Almería (20). Claro es que los porcentajes complementarios en cada caso son los que corresponden a las carreteras.

Es lo que he creído oportuno exponer como boceto por si a algún historiador de la economía o que se interese por la geografía histórica le pueda servir como sugerencia para análisis más profundos e interesantes.

BIBLIOGRAFÍA

- (1) ROLDAN HERVAS, J. M.: *Iter Emeritam Asturica. El Camino de la Plata*. Salamanca, 1971.
- (2) Referencias tomadas de PACHECO PANIEGA, J. A.: *Extremadura en los geógrafos árabes*. Badajoz, 1991.
- (3) FONT TULLOT, I.: *Historia de los climas de España. Cambios climáticos y sus causas*. Madrid, 1988.
- (4) GARCÍA DE CORTAZAR, J. A.: *La época medieval*. Madrid. T. II de la Historia de España dirigida por Miguel Artola. Madrid, 1988.
- (5) FORTEZA, M.: «Los antiguos caminos de Mallorca». *Panorama Balear*. Palma, 1953, págs. 1-16.
- (6) VILLUGA, P. J.: *Repertorio de los Caminos de España*. Medina del Campo, 1546. Ed. Facsimil New York Kraus Reprint Corporation, 1967.
- (7) MENÉNDEZ PIDAL, G.: *Los caminos en la Historia de España*. Madrid, 1961.
- (8) COLÓN, F.: *Descripción y cosmografía de España*. MS. de la Biblioteca Colombina. Ed. Facsimil de la Sociedad Geográfica. Madrid, 1915. Presentación de J. L. Mora Mérida. Sevilla, 1988.
- (9) VIÑAS, C. y PAZ, R.: *Relaciones históricogeográficoestadísticas de los pueblos de España hechas por iniciativa de Felipe II*. Madrid, 1951-1949.
- (10) ARROYO ILERA, F.: *Agua, paisaje y sociedad en el siglo XVI según las Relaciones Topográficas de Felipe II*. Madrid, 1988.
- (11) TORRE, T. de la: *De Salamanca a Ciudad Real de Chiapas 1544-1545*. Ed. preparada sobre el texto de la Historia de España de Fray Francisco de Ximenez. Caleruega, 1985.
- (12) MADRAZO, S.: *El sistema de transporte en España de 1750 a 1850*. Madrid, 1984.
- (13) ESCRIBANO, J. M.: *Guía de caminos para ir de Madrid a todas las Ciudades y Villas principales de España...y algunas Cortes de Europa*. Madrid, 1767.

- (14) PONZ, A.: *Viaje de España*. Introducción de C.M. de Rivera. Madrid, 1985. Según la edición de 1787.
- (15) CAVANILLES, A. J.: *Observaciones de Historia Natural, Geografía, Agricultura, Población ... y Frutos del Reyno de Valencia*. 2.^a ed. Zaragoza, 1958
- (16) JURADO SÁNCHEZ, J.: Caminos y pueblos de Andalucía (silo XVIII). Prólogo de A. Domínguez Ortiz. Sevilla, 1989.
- (17) ANTILLÓN, I. de: *Elementos de la Geografía astronómica, natural y política de España y Portugal*. 3.^a ed. Madrid, 1824.
- (18) Amplia bibliografía incluye A. LÓPEZ GÓMEZ en *La navegación por el Tajo. Reconocimiento de Carducci en 1641 y otros proyectos*, Madrid, 1998.
- (19) HELGUERA, J.; GARCÍA TAPIA, N. y MOLINERO, F.: *El Canal de Castilla*. Valladolid, 1988.
- (20) *Anuario Estadístico de España*. Carreteras existentes en 31 de diciembre de 1931 según Dirección General de Obras Publicas. Madrid, 1933, págs. 250-251.

RESUMEN: Las relaciones de viajes, los repertorios de caminos, los diccionarios geográficos y las primeras ediciones del Mapa 1:50.000 del Instituto Geográfico revelan la importancia que han tenido en España los cruces de los ríos mediante barcas o por los vados, y la larga permanencia de ambas formas en muchas partes, clara señal de atonía económica.

PALABRAS CLAVE: Caminos históricos, red viaria, cruce de ríos.

RESUME: Les récits de voyages, les répertoires de chemins, les dictionnaires géographiques et les premières éditions de la Carte à l'échelle 1:50.000 par l'Institut Geographique révèlent l'importance qu'a revêtue, en Espagne, le franchissement des cours moyens et de nombreux endroits, signe incontestable d'une certaine morosité économique.

MOTSCLÉ: chemins historiques, réseau de communication, franchissement des cours d'eau.

ABSTRACT: Lists of journeys and roads, geographical dictionaries and the first editions of the 1:50.000 Map of the Geographic Institute reveal the importance that the crossings of rivers by boat or ford have had in Spain and how long both these ways of crossing have lasted in many places, a clear sign of economic lethargy.

KEY WORDS: historic roads. Road system. River crossings.