

LA POLÍTICA VIARIA MUNICIPAL A FINALES DE LA EDAD MEDIA (1430-1530): EL CASO DE JEREZ DE LA FRONTERA

Enrique José RUIZ PILARES¹

Universidad de Cádiz

Resumen

A finales de la Edad Media las vías de comunicación que conectaban las ciudades castellanas eran prácticamente intransitables con carretas en la mayoría de sus trazos. Esto era un gran inconveniente para núcleos de población que prosperaban económicamente gracias a las actividades mercantiles. El estudio de Jerez de la Frontera nos ha permitido analizar las diferentes políticas llevadas por el concejo para intentar paliar estas carencias. La falta de apoyo por parte de la Corona, dejó el impulso de estas labores en manos del concejo y su debilitada hacienda concejil, la iniciativa vecinal, y los intereses de la élite socioeconómica dominante, la mayor beneficiaria del buen funcionamiento de las comunicaciones.

Palabras clave: Caminos, política viaria, concejo, legislación regia, ordenanzas municipales.

Abstract

In the late Middle Ages the roads of the Castilian cities were practically impassable by carts on most of traces. This was a great inconvenience to villages that prospered economically through commercial activities. The study of Jerez de la Frontera, has allowed us to analyze the different policies pursued by the council to try to alleviate these shortcomings. The absence of support from the Crown, let the impulse to these works in the hands of an ever weakening municipal treasury, neighbourhood initiative, and socio-economic interests of the ruling elite, the biggest beneficiary of efficient communications.

Keywords: Roads, road policy council, royal law, municipal ordinances.

¹ Investigador del Proyecto HAR2010-15238 *Paisaje Agrario y Sociedad Rural en Extremadura y Andalucía Oriental (siglos xv-xvi)* del Ministerio de Economía y Competitividad.

1. INTRODUCCIÓN

Si hay un elemento indispensable a la hora de estudiar el impacto antropológico sobre el paisaje, independientemente a la época histórica que analicemos, es la red viaria. Las vías de comunicación son claves para comprender la actuación del ser humano sobre el espacio. Delimitan territorios, organizan el poblamiento, unen mercados, son puntos estratégicos para el cobro de impuestos o para el control militar del territorio, facilitan los desplazamientos de tropas o la circulación de todo tipo de ideas. Es por ello que el análisis de la red viaria, aunque fuese circunscrita al término de la ciudad de Jerez de la Frontera a fines de la Edad Media, sería imposible de abordar en un trabajo de estas características². En su lugar, hemos centrado nuestra atención en unas de las facetas que hemos considerado más sugestivas de analizar sobre esta temática, la política viaria del concejo jerezano a finales de la Edad Media³.

No nos interesa aquí llevar a cabo un estudio sistemático y exhaustivo del trazado, de los materiales de construcción, o de sus medidas –labor para la que sería necesaria un riguroso trabajo de carácter arqueológico–, sino que la hemos enmarcado dentro del análisis de las redes de relaciones de poder que se tejían en el concejo jerezano a fines del medievo⁴. El objetivo de este trabajo es comprender cual es el grado de implicación de los diferentes actores políticos, desde la monarquía hasta la masa campesina, dentro de la política viaria ejercida por el concejo jerezano a fines del medievo. Nos interesa conocer si la Corona se limitó a legislar y a expedir licencias, o se implicó directamente en el mantenimiento del trazado vario. Comprender que peso tenía la atención prestada a las vías de comunicación dentro de la hoja de ruta política del concejo jerezano. Analizar el papel jugador por la élite dominante, que a su vez ocupaba los asientos concejiles y era la gran propietaria de tierra en la zona. Finalmente, saber que papel jugaba el común de los vecinos en la configuración de la red viaria jerezana⁵.

² El panorama historiográfico no es tan halagüeño como se pudiera pensar, la falta de fuentes y de actuaciones arqueológicas, han provocado que los medievalistas no le hayan dedicado la misma atención que los historiadores de otros periodos. No obstante, se cuentan con análisis muy pormenorizados desde enfoques muy diversos sobre la temática, como bien reflejan los últimos estados de la cuestión sobre la problemática: CASTILLO ARMENTEROS, Juan Carlos: “Las vías de comunicación terrestres entre el al-Ándalus y Castilla. Algunas propuestas para su estudio”, *La formación del espacio histórico: transportes y comunicaciones: XII Jornadas de Estudios Históricos organizadas por el Departamento de Historia Medieval, Moderna y Contemporánea*, 2001, pp. 49-104; y DIAGO HERNANDO, M. y LADERO QUESADA, M. A.: “Camino y ciudades en España de la Edad al siglo XVIII”, *En la España Medieval*, 2009, vol. 32, pp. 347-382. Además, son dignos de mención los Congresos Internacionales de Caminería Hispánica organizadas desde inicios de la década de los noventa, de los cuales se han publicado varios volúmenes de sus actas.

³ Hemos tomado como límites cronológicos las fechas de 1430 y 1530. La primera de ellas responde a las primeras menciones localizadas sobre política viaria en las actas concejiles. Hemos decidido situar el límite de nuestro estudio justo una centuria después, ya que el año de 1530 será aproximadamente en el que se ponga la primera piedra del llamado *Puente de la Cartuja*, que cruzará el Guadalete y marcará el fin e inicio de una nueva época en las comunicaciones de la ciudad. Agradezco las facilidades ofrecidas por el personal del archivo jerezano, especialmente a su archivero, Manuel Antonio Barea, por la inestimable ayuda a la hora de afrontar la búsqueda de información para este trabajo.

⁴ Nuestro objetivo es comprender esta problemática aplicando el mismo análisis que vertebra la tesis doctoral que realizo bajo la dirección de los profesores FRANCO SILVA, Alfonso y MARTÍN GUTIÉRREZ, Emilio: *El Poder en el Concejo de Jerez de la Frontera en el reinado de los Reyes Católicos (1474-1504)*.

⁵ Para una comprensión mayor de esta línea de trabajo nos remitimos a los trabajos de MONSALVO ANTÓN, José María, en especial: *El sistema político concejil. El ejemplo del señorío medieval de Alba de Tormes y su concejo de villa y tierra*, Salamanca, 1988, que abrió nuevas perspectivas de investigación a los estudios sobre los municipios medievales a fines de los ochenta. También puede destacarse la obra de JARA FUENTE, J. A.: *Concejo, poder y élites: la clase dominante de Cuenca en el siglo xv*, Madrid, 1999.

2. LA REPARACIÓN Y CONTRUCCIÓN DE LOS CAMINOS EN LA LEGISLACIÓN CASTELLANA

Si el Imperio Romano se caracterizó por contar en su períodos de máximo esplendor con un Estado fuerte capaz de financiar grandes obras públicas como las monumentales calzadas que recorrían todo su territorio, la Edad Media, sobre todo la hispánica, marcada por la división del territorio en múltiples reinos y jurisdicciones diferentes, significó todo lo contrario. Ni tan siquiera en la Baja Edad Media, cuando los reinos hispánicos, especialmente el de Castilla, empezaron a consolidarse, el trazado de las principales arterias de la red viaria se caracterizaba por contar con un piso sólido y empedrado. Situación que contrastaba con la experimentada en otras partes de Europa, como Italia, donde el desarrollo de las ciudades desde el siglo XI les había permitido desarrollar una destaca política viaria⁶. Los caminos se caracterizaban por la mezcla de la persistencia de gran parte del trazado romano y los nuevos caminos surgidos a la luz de la aparición de toda una red de nuevas ciudades y villas que respondían a una realidad, la del Camino de Santiago y la Frontera musulmana, muy diferente a los intereses de época romana. Junto a ellas, una multitud de caminos de diferentes anchuras, generalmente sin pavimentar y llenos de lodo, polvo y baches, constituían la infraestructura viaria medieval⁷. Los caminos medievales no eran minuciosamente planificados, sino que respondían a la necesidad de unir núcleos de población y de acceder a las propiedades agropecuarias y de extracción de recursos económicos. El caso jerezano es un claro ejemplo de ello⁸.

No hubo una política viaria activa por parte de la monarquía que asumiera directamente con la hacienda real la creación de unos caminos estables y duraderos en el reino. Salvo excepciones, motivadas por la necesidad de abrir caminos que facilitarían la conquista de alguna plaza enemiga, hubo escasas medidas directas tomadas por los monarcas⁹. Uno de estos casos, en una fecha bastante tardía y con la reciente conquista del Reino de Granada como excusa que justificara este tipo de preocupaciones, es el mandato de los Reyes Católicos a ciertos concejos andaluces en 1495 de construir una red estable de caminos que enlazaran Granada con el Valle del Guadalquivir¹⁰.

⁶ GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A.: “Viajeros, peregrinos, mercaderes en la Europa Medieval”, *Viajeros, peregrinos, mercaderes en el Occidente Medieval*, XVIII Semana de Estudios Medievales, Pamplona, 1992, pp. 15-52, especialmente pp. 40-42. Desde la primera mitad del siglo XII se observa un interés destacado por los gobiernos de las ciudades italianas por el desarrollo y mejora de la red viaria. Para ello fue clave una política legislativa y el surgimiento de oficiales encargados directamente de su supervisión, que afectará tanto a las vías urbanas como rurales, llegando a su madurez en pleno siglo XIII, SZABO, T.: “La política stradale dei comuni medievali italiani”, *Quaderni Storici*, n.º 61, 1986, pp. 77-115.

⁷ RODRIGO ESTEVAN, María Luz: “Viajeros y desplazamientos cotidianos a fines de la Edad Media. Daroca, sus caminos y sus gentes (siglo XV)”, *Revista Historia Jerónimo Zurita*, 67-68, pp. 104-105.

⁸ El trazado de la red viaria en Jerez es un fenómeno puramente medieval, ya que se trataba de una ciudad nacida en época musulmana. Para analizar las variantes respecto a época romana, me remito a la reciente tesis doctoral inédita de MARTÍN-ARROYO SÁNCHEZ, D. J.: *Proyección territorial y colonización romana. El caso de Hasta Regia*, Cádiz, 2013, autor a quien agradezco los continuos consejos que me ha brindado sobre el particular.

⁹ La frontera con el reino de Granada no se caracterizaba especialmente por el buen estado de sus caminos. El conflicto había provocado el abandono de gran parte de su red viaria. Los Reyes Católicos no escatimaron en gastos para abrir caminos que facilitarían el desplazamiento de sus tropas en su decisiva campaña. El cronista Hernando del Pulgar ha recogido dos bellos pasajes sobre este tipo de operaciones en la toma de Baza. Según Pulgar, la Reina envió muchos oficiales e fasta seis mil peones para reparar los caminos y estos maestros y peones ficieron calzadas e puentes tantas que duraron sietes leguas de camino por donde pudieron pasar las recuas de los mantenimientos, MENÉNDEZ PIDAL, G.: *España en sus caminos*, Madrid, 1992, pp. 106-107.

¹⁰ CLEMENCÍN, D.: *Elogio de la reina católica doña Isabel*, Madrid, 1821, pp. 236-262.

La Corona, por tanto, delegó en los concejos la responsabilidad de mantener en buen estado las vías de comunicación, limitándose a encargarse de desarrollar una legislación que regulase la política viaria que debía regir los concejos del reino. En este sentido, será Alfonso X el primero en preocuparse de manera seria del problema de las comunicaciones en el reino castellano. Tomando como principales referencias el Derecho Romano y el Fuero Juzgo, dedicó numerosas leyes a la red viaria. La consideración de los caminos como dominio público imprescriptible, la protección de los caminantes y el castigo a los asaltantes, el pago de los derechos de paso (pontazgos, portazgos), o su construcción y reparo, fueron puntos claves de esta legislación regia.

Si nos centramos exclusivamente en aquella dedicada a las labores de construcción, conservación, reparación y la consiguiente responsabilidad económica de estas labores, *Las Partidas* son sin duda su mejor referencia legislativa. En ellas se indica que el monarca tiene la potestad de la construcción de los caminos, puentes y calzadas (Partida II, título 11, ley I), y que estos deben repararse, mantenerse y vigilarse por personas expertas (Partida III, título XXXII, ley XX)¹¹ La potestad de la construcción recae en los monarcas, pero su mantenimiento recaía en los vecinos de los concejos en cuyo término se encontraban, no pudiéndose *escusar caballeros, ni clérigos, no vibdas, nin huérfanos, nin ningún otro cualquier por privilejo que tenga* (Partida III, tít. XXXII, ley XX). La legislación alfonsina fue refrendada y completada en tiempos de Alfonso XI. En su obra cumbre, el Ordenamiento de Alcalá (ley 49, título 32), quedaba totalmente prohibido el estrechamiento del camino, bajo pena de 100 maravedíes¹². Hasta finales del siglo xv, esta legislación fue el máximo referente de los monarcas a la hora de regular estas cuestiones viarias¹³.

Habrà que esperar a que el trono de Castilla se estabilice con la llegada de los Reyes Católicos para que se retome la legislación sobre los asuntos camineros. La ocasión perfecta fue la conquista definitiva de Granada y las necesidades que surgieron de consolidar las vías de comunicación tras la caída del último recodo musulmán en la península. Los Reyes Católicos, que habían vivido en sus propios cuerpos el mal estado de los caminos en sus largos viajes por todo el reino¹⁴, y que dirigieron personalmente algunos trabajos de construcción y reparación durante la campaña granadina, no dudaron en fortalecer y mejorar la legislación sobre el particular.

¹¹ El contenido principal de las citadas leyes es el siguiente: *Debe mandar labrar las puentes e las calzadas, e allanar los pasos malos* (Partida II, tít. 11, ley I), y *Apostura e nobleza del regno es mantener las calzadas e las puentes de manera que no se derriben ni desfagan. E como quier quel pro desto pertenesca a todos, señaladamente la guardia e la demencia destas labores pertenece al rey que debe i poner homes señalados er entendidos en estas cosas, et animosos e mandarlos que fagan lealmente el repartimiento que fuere menester* (Partida III, tít. XXXII, ley XX). Esta documentación fue analizada minuciosamente hace años por MENÉNDEZ PIDAL, G.: *op. cit.*, especialmente pp. 69-70.

¹² *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 mercaderías de unos lugares a otros, que peche cien maravedíes para nuestra Cámara, y desfaga la cerradura, ó embargo que fizo, a su costa dentro de treinta días* en SÁNCHEZ REY, J. A.: "Los caminos en las leyes y fueros medievales españoles", *Revista de Obras Públicas*, n.º 3.477, mayo 2007, pp. 62-63.

¹³ Así, cuando en 1451 el concejo de Córdoba suplicó al monarca Juan II ayuda para su financiación el puente sobre el Bembézar, el monarca se remitió a la citada ley de Las Partidas: *e por quanto en la tercera partida en el título treynta e dos de las lavuores se contiene una ley que es la veynte del dicho título*. DEL PINO, José Luis y ROJAS, Eva: "Infraestructura viaria y pontonera medieval en torno al Bembézar", *Estudios de Historia y Arqueología Medievales*, XI, 1996, p. 402.

¹⁴ Una espléndida obra para conocer los contiguos desplazamientos de los monarcas por sus reinos es la clásica obra de RUMEU DE ARMAS, A.: *Itinerario de los Reyes Católicos*, Madrid, 1974.

En este sentido, los Reyes Católicos en 1497 a los concejos tener abiertos los caminos carreteros, con la anchura necesaria bajo pena de 10.000 maravedíes¹⁵. Esta ley fue completada en las normas que enviaron a todos los corregidores del reino de Castilla en 1500, específicamente el capítulo 23, por el que se ordenaba a estos oficiales el cuidado y reparo de caminos, puentes y alcantarillas y evitar abusos en el cobro de derechos de tránsito¹⁶.

Por tanto, como ahora veremos, según la legislación bajomedieval, la política viaria de los concejos castellanos giraba principalmente en torno a dos ejes. Por un lado, la Corona, cuyo papel estaba limitado a legislar y autorizar el uso de impuestos extraordinarios a los concejos para realizar estas obras. Salvo excepciones, no invertirá fondos de la Hacienda Regia para sufragar la política caminera, delegando en los corregidores y jueces de residencia de la gestión y supervisión del gasto y buena realización de las operaciones. En segundo lugar, fueron los concejos los órganos encargados de vigilar –bajo la supervisión de los corregidores– y sufragar los gastos del mantenimiento de la red viaria. La escasez de erario público, provocaba el continuo dialogo con la monarquía para que le facilitará el cobro de impuestos y derramas extraordinarias. A continuación analizaremos la aplicación real que tuvo esta normativa en los concejos castellanos a raíz del análisis de uno de los concejos más importantes del sur de la península, Jerez de la Frontera.

3. EL REPARO DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN EN LOS CONCEJOS CASTELLANOS: EL CASO DE JEREZ DE LA FRONTERA

Jerez de la Frontera era la segunda ciudad más importante del reino de Sevilla tras la urbe hispalense. Su localización era clave para la Corona, ya que era prácticamente la única ciudad realenga al sur del Guadalquivir¹⁷. Su inmenso término municipal era paso obligatorio

¹⁵ *Mandamos a las justicias y conçeijos que fagan abrir y adobar los carriles y caminos por do pasan y suelen pasar y andar las carretas y carros cada conçejo 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 conçeijos que los dichos caminos sean çerrados ni arados ni dañados ni ensangostados, so pena de 10.000 maravedies a cada uno que lo contrario hiçiere.* Esta ley se localiza en la Novísima Recopilación, VII, 35, II. Recogida y analiza en el trabajo de RODRIGO ESTEVAN, M. L.: *op. cit.*, p. 107.

¹⁶ Estos oficiales, aunque nacidos en el siglo XIV, no alcanzaron su total difusión por toda la Corona hasta fines del siglo XV, convirtiéndose en la máxima autoridad política y judicial y mano ejecutora de los designios de la voluntad regia en las ciudades. Al menos desde 1490, circulaban sucesivos documentos conteniendo capítulos u ordenanzas que reglamentaban el oficio del corregidor. La gran mayoría de sus disposiciones eran similares a las que se establecerán en los capítulos definitivos, el resto, se fueron perfilando y precisando técnicamente a lo largo de la década hasta la aparición de la Real Pragmática de 9 de julio de 1500, en *Libro de las bulas y pragmáticas de los Reyes Católicos*, ed. facsímil de la imprenta en Alcalá de Henares, 1503, Madrid, 1973, fols. CVIIIr-CXVIIIr. Los capítulos enviados a Jerez en 1492 en Archivo Municipal de Jerez de la Frontera, Actas Capitulares (en adelante A.M.J.F., A.C.), 1492, fols. 223r-227v, los de 1496 en A.M.J.F., A.C., 1496, fols. 203r-211v. Sobre el corregidor, nos remitimos a los clásicos trabajos de LUNENFELD, M.: *Los corregidores de Isabel la Católica*, Barcelona, 1989; y de BERMÚDEZ AZNAR, A.: *El Corregidor de castilla durante la Baja Edad Media (1348-1474)*, Murcia, 1974.

¹⁷ Jerez dividía por un lado, las posesiones del duque de Medina Sidonia, con Sanlúcar de Barrameda al Norte y Medina al sur, por otro, las del duque de Arcos, con Rota y Chipiona al oeste y Arcos de la Frontera al este. Esto explica que esta ciudad fuese ambicionada por estos grandes señores a lo largo de todo el siglo XV hasta el punto que cuando Rodrigo Ponce de León, marqués de Cádiz, consiguió dominar la ciudad entre 1471 y 1477, el dominio de la Casa de Arcos en la zona fue prácticamente completo, si añadimos que Cádiz había caído también bajo su poder. Pero no fueron las únicas posesiones señoriales que lindaban con Jerez, El Puerto de Santa María, enclave comercial de la Casa de Medinaceli, o Alcalá de los Gazules, bajo el dominio de los Adelantados Mayores, fueron otras de las importantes plazas linderas. Para saber más sobre estos asuntos nos remitimos a los trabajos de LADERO QUESADA, M. A.: *Andalucía en el siglo XV. Estudios de historia política*, Madrid, C.S.I.C., 1973, y más

para todos aquellos que querían cruzar la región, tanto de norte a sur, de Sevilla a Gibraltar, o de oeste a este, conectando la costa atlántica con la frontera granadina. Por tanto, el mantenimiento de un sistema de comunicaciones aceptable en su término era fundamental para el futuro económico y político de la región.

Las principales vías de comunicación de la zona formaban un perfecto sistema radial que enlazaban con los núcleos linderos al término. Junto a ellos, una serie de caminos secundarios, enlazan la ciudad con las áreas de producción económica –campos de cultivo, salinas, canteras, etc.–. Esta red era completada por todo una red de cañadas y pequeños caminos que convertían la zona en una compleja tela de araña. El número de caminos era mayor en la zona inmediata a la ciudad, especialmente al norte y al oeste, ya que se trata de las zonas productivas de olivar y viñedo, que jugaron un papel clave en la economía de la urbe. La situación era diferente al sur y al este, donde las cañadas tomaban un papel protagonista ante el peso de las actividades ganaderas según nos acercamos a la sierra¹⁸ (ver Fig. 1).

3.1. LA POLÍTICA CAMINERA DEL CONCEJO JEREZANO

Descartada una política de gasto público por parte de la Corona tendente a financiar con los impuestos generales la realización de obras públicas, la responsabilidad de gestionar y financiar las obras y reparaciones quedaba según la legislación en manos de los concejos castellanos.

En Jerez de la Frontera a lo largo de la centuria analizada hemos observado que la política realizada por el concejo respondía a cubrir exclusivamente las diferentes urgencias que fueron surgiendo. En el reinado de los Reyes Católicos, con la consolidación de la figura del corregidor y los pesquisidores para controlarlos, estos oficiales regios se dedicaron a denunciar constantemente la situación de la red viaria jerezana, intentando solucionar los problemas más graves del trazado viario del término. Cuando el licenciado Juan de La Fuente, llegó a Jerez en 1483 para realizar la pesquisa al corregidor Juan de Robles, encargó una comisión para ver el estado de las comunicaciones de la ciudad, llegando a la determinación de que debían de arreglarse al menos, una calzada camino de El Portal, una alcantarilla sobre el Arroyo Salado camino de Medina, y otra calzada sobre el citado arroyo en la zona del Baladejo¹⁹. Más contundente fue el corregidor Pedro Suárez de Castilla en 1513, que demandó a los capitulares nada más llegar a la ciudad, que le expusiesen cual era la situación de la red viaria jerezana e *si la ciudad tiene dinero para pagarlos, e si no se lo notificaba a su alteza ...porque el invierno se viene estante que vengan las lluvias e todo se repare*²⁰.

No obstante, exceptuando las puntuales comisiones de los oficiales regios, lo habitual es que este tipo de reparaciones tuvieran como punto de inicio la queja de algún vecino o de algún capitular sobre algún tramo de la red viaria jerezana. Como veremos cuando analicemos posteriormente algunos casos concretos, lo frecuente es que se tratasen de carreteros agraviados por el mal piso del terreno para el paso de sus carretas, pequeños propietarios que en grupo acudían a solicitar la ayuda del concejo, o incluso los propios capitulares, ya fuese a

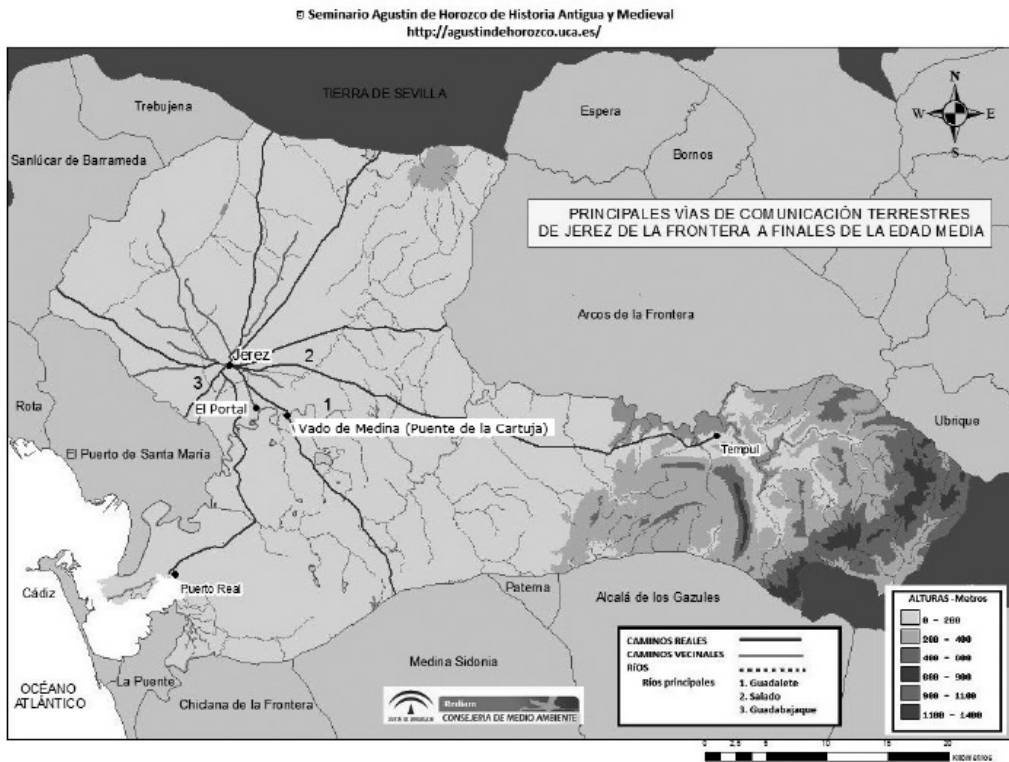
recientemente *Andalucía a finales de la Edad Media. Estructuras. Valores. Sucesos*, Cádiz, 1999. Más centrado en la Casa de Arcos pero clave para conocer los movimientos de la alta nobleza castellana la obra CARRIAZO RUBIO, J. L.: *La Casa de Arcos entre Sevilla y la frontera de Granada (1374-1474)*, Sevilla, 2003.

¹⁸ Para acercarnos a la economía rural jerezana, que estará estrechamente vinculada con la política viaria del concejo jerezano, es de consulta indispensable el trabajo de MARTÍN GUTIÉRREZ, E.: *La organización del paisaje rural durante la Baja Edad Media. El ejemplo de Jerez de la Frontera*, Sevilla, 2004.

¹⁹ A.M.J.F., A.C., 1483, fol. 227v.

²⁰ A.M.J.F., A.C., 1513, fol. 420r.

FIGURA 1
PRINCIPALES VÍAS DE COMUNICACIÓN TERRESTRES
DE JEREZ DE LA FRONTERA A FINALES DE LA EDAD MEDIA



título personal, como grandes terrateniente de la zona, o actuando de oficio como *diputados de términos*, los que aprovechaban su voz y voto en el concejo para conseguir que las labores se llevasen lo más pronto posible en relación a sus intereses.

Tras presentarse el problema en el concejo, se diputaba a uno o dos oficiales que se encargaban de inspeccionar la parte del trazado afectada²¹. A partir de la década de los ochenta del siglo xv esta labor quedó encomendada a los *diputados de términos*, oficiales encargados de la labor rutinaria de inspección de la red viaria²². Se trataba de dos oficiales, un jurado y

²¹ En Córdoba, concejo cercano a Jerez y con una estructura concejil similar, también eran regidores y jurados los encargados de estas labores según DEL PINO, José Luis y ROJAS, Eva: "Infraestructura viaria y montonera medieval en torno al Bembézar", *Estudios de Historia y Arqueología Medievales*, XI, 1996, pp. 387-388. En Daroca la labor recaía en Cuatro del Concejo asistidos por otros dos oficiales en sus tareas de visitar los caminos de la ciudad, RODRIGO ESTEVAN, M. L.: *op. cit.*, p. 108.

²² La primera vez que tenemos constatado el nombramiento de unos diputados para garantizar la defensa de los términos fue en 1489, cuando se nombró a los regidores Alvar López y Nuño Fernández para el cometido, A.M.J.F., A.C., 1489, fol. 188v. No obstante, la periodicidad no estaba aún fijada, quejándose en 1491 Nuño Fernández de que avya dos años que él tiene cargo de diputación de los términos desta çibdad teniendo que declinar el oficio por atender en su haçienda, A.M.J.F., A.C., 1491, fol. 45v. Habrá que esperar al 1500 para que la figura quede

un regidor, elegidos anualmente entre los integrantes del cabildo. Entre otras muchas funciones, eran los encargados de visitar los términos, normalmente en verano, donde la ausencia de lluvias, permitía evaluar y solventar los posibles daños del trazado viario. Tras la verificación de los diputados, se consultaba a personas expertas en la materia, los alarifes, que a sueldo del cabildo, se encargaban de llevar a cabo una estimación económica, y cuando fuere necesario, redactar o dibujar las condiciones que debían cumplirse en los reparos o nuevas construcciones para que se cumpliesen los ordenamientos regios u ordenanzas de la ciudad²³.

Una vez aprobado por el concejo el proyecto, el paso siguiente era llevar a cabo una almoneda o subasta pública, donde se remataba la obra entre los albañiles interesados. Lo habitual es que las obras fueran encomendadas a quien pujara a más bajo coste (*e quien mas la abajare se la den*²⁴), aunque las cantidades invertidas por el concejo en este capítulo fueron realmente notables. A partir de este momento, y hasta su finalización, los maestros albañiles trabajarían bajo la atenta mirada de los diputados de términos y los alarifes del concejo, que velaban por el cumplimiento de los acuerdos asentados²⁵.

Hemos indicado que la financiación de los *caminos públicos* recaía en los concejos. La pregunta que nos surge es ¿todos los caminos eran públicos? El análisis de la bibliografía sobre el tema, ofrece una categorización muy variada de los tipos de caminos castellanos bajomedievales²⁶. Antes esta diversidad, hemos optado por analizar directamente información que nos ofrece las actas capitulares jerezanas, que nos ha permitido vislumbrar dos tipos muy claros de caminos. Los primeros, financiados directamente por el concejo, aunque en ocasiones recibían aportaciones de los vecinos o instituciones interesadas, podríamos asemejarlos a los llamados caminos *reales* o *cabdales*²⁷ de los que nos habla la documentación. Son caminos que se caracterizan por unir núcleos de población, independiente al tamaño de estos. Los otros, que podrían caracterizarse como vecinales o privados, se caracterizan por ser financiados directamente por los usuarios que se benefician directamente de él, realizándose un reparto según el número de aranzadas que poseían. Son caminos que se dirigen a tierras de cultivos o zonas de explotación de otros recursos como salinas o canteras.

Cuando la financiación recaía en el concejo, la manera de sufragar los reparos era múltiple. Lo habitual era echar mano de los bienes de propios de la ciudad. No obstante, cuando había que llevar a cabo obras muy costosas, como la construcción o reparación de alcantarillas para salvar algún paso de agua, era necesario buscar otros recursos²⁸. En Jerez los impuestos

definitivamente institucionalizada, nombrándose a inicios de cada año un jurado y un regidor para estas labores, A.M.J.F., A.C., 1500, fol. 39r.

²³ CORDOBA DE LA LLAVE, R.: "Comunicaciones, transportes y albergues en el reino de Córdoba a fines de la Edad Media", *Historia, instituciones, documentos*, n.º 22, 1995, pp. 87-118.

²⁴ A.M.J.F., A.C., 1516, fol. 618r.

²⁵ Sobre los aspectos técnicos, las medidas y los materiales utilizados, nos remitimos al trabajo del profesor ABELLÁN PÉREZ, J.: "Construcción y reparación de estructuras viales. Jerez de la Frontera en el siglo xv", *Estudios sobre Patrimonio, Cultura y Ciencias Medievales*, III-IV, 2001-2002, pp. 7-20.

²⁶ La mayoría de las categorizaciones siguen las ofrecidas por Elisa Ferreira para el caso de Galicia. Ella estableció varias categorías de análisis, entre las que destacan la establecida por criterio jerárquico (grandes, secundarios y pequeños), por utilización (tráfico rodado, de herradura o para cabalgaduras, o para peatones), FERREIRA PRIEGUE, E.: "Los caminos medievales de Galicia", *Boletín Avriense*, Anexo 9, Orense, Museo Arqueológico provincial, 1988, pp. 57-59.

²⁷ El Ordenamiento de Alcalá (1348) se halla la "Ley XLIX" que indica 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*, GARCÍA ORTEGA, P.: *Historia de la legislación española de caminos y carreteras*, Madrid, 1982, p. 34.

²⁸ PÉREZ BUSTAMANTE, R.: "El marco jurídico para la construcción y reparación de caminos. Castilla siglos xiv y xv", *Les Communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen Age*, París, 1981, pp. 165-167.

extraordinarios utilizados para estos menesteres fueron el noveno del pescado y del vino, gravando una parte de la venta de estos productos básicos en la ciudad²⁹. El noveno del vino reportó a las arcas jerezanas en 1482, 146.000 maravedíes, más de un tercio de los ingresos totales del cabildo ese año. Tampoco quedaron desapercibidos los 85.000 mrs. a los que ascendió el noveno del pescado, la segunda renta más importante³⁰. Aunque era necesaria la aprobación regia para poder cobrarse, las múltiples necesidades de la ciudad los habían convertido prácticamente en otras de las rentas ordinarias de propios de la ciudad, apareciendo en todas las escasas cuentas de propios conservadas³¹.

En ocasiones los vecinos no contribuían económicamente sino que debían participar directamente en estas labores, ya fuera tapando directamente los hoyos que surgían en el camino o llevando los materiales para la construcción de calzadas y alcantarillas.

Si las dificultades del concejo para conseguir fondos para sufragar las necesidades de las reparaciones de los caminos *públicos* o *reales* no eran pocas, la situación era totalmente diferente para los caminos *privados*. Estas vías debían ser financiadas directamente por los vecinos. No obstante, para acometer cualquier reparo debían de solicitar al concejo su licencia.

Tras esta visión general del funcionamiento de la política viaria del concejo jerezano, nos centraremos en conocer los principales problemas que debieron de solventar para mantener las comunicaciones en el mejor estado posible.

3.2. LA FRAGILIDAD DE LOS CAMINOS

Las vías de comunicación, exceptuando los pasos sobre ríos y arroyos, eran de tierra³². Por este motivo era habitual que el impacto de los fenómenos atmosféricos provocara en ellos

²⁹ En 1484 el concejo asentó que se echara el noveno del vino para socorrer las reparaciones pertinentes de calzadas y alcantarillas, A.M.J.F., A.C., 1484, fol. 173v.

³⁰ Ese año no ha sido documentada ninguna intervención urbanística por parte del cabildo, explicando la necesidad de echar estos impuestos extraordinarios al excesivo salario del corregidor Juan de Robles, que alcanzaba 224.000 mrs., más de la mitad de los 425.000 mrs. de gastos del cabildo. Sin el aporte de estos *novenos* les hubiera sido imposible alcanzar los 430.000 mrs. que permitieron mantener el saldo positivo en el concejo, MARTÍN GUTIÉRREZ, E.: "Aproximación a la hacienda jerezana en el siglo xv: Las cuentas de propios del año 1482", *Estudios de Historia y Arqueología Medievales*, 1996, vol. 11, p. 185. En las cuentas de propios de 1519, la renta del vino no fue necesaria porque el concejo tuvo un saldo positivo de 150.000 mrs., si bien el noveno del pescado ya se había convertido en un impuesto ordinario, GONZÁLEZ GÓMEZ, A.: "La hacienda municipal de Jerez de la Frontera, según una cuenta de propios de 1519", *Actas del II coloquio de Historia Medieval Andaluza*, Sevilla, 1981.

³¹ No obstante, los más agravados por estas imposiciones, como los pescadores, querían evitar por todos los medios que la renta fuera rematada. En este sentido, en 1491, elevaron una súplica alegando que el noveno del pescado, que entonces tenía un carácter permanente, apenas tenía una antigüedad de cuarenta años, y que nació para pagar la construcción de la torre del reloj. A estas quejas el concejo jerezano respondió enérgicamente aseverando que esta renta se echaba para pagar los salarios, especialmente el del corregidor, y cubrir las necesidades económicas de la ciudad, y que era un impuesto antiguo con más de cien años, como pudieron reflejar en un libro capitular datado en 1396. Los monarcas poco pudieron hacer para defender a los pescadores tras estos argumentos, ya que sabiendo lo dañoso y fatigoso de la estancia del corregidor en la ciudad, debían permitir este tipo de ingresos extras para sufragar los enormes gastos del oficio regio. Y así fue. A.M.J.F., A.C., 1491, fols. 104v-105r. Circunstancia diferente vivió el noveno del vino, ya que al ser los principales perjudicados los grandes terratenientes de la ciudad, integrantes de la élite concejil, prefirieron dejar este impuesto sólo para años de verdadera necesidad.

³² Sólo tenemos constancia de un camino empedrado entre El Puente de Suazo (actual San Fernando) circunvalando la marisma hacia Puerto Real, jurisdicción de Jerez, que aprovechaba el trazado de la vieja calzada romana y fue reparado en 1530 para proteger las comunicaciones ante el peligro turco, A.M.J.F., 1530, fols. 210v-270r. Sobre el trazado romano nos remitimos a la nota 7.

continuos hundimientos –desde pequeños hoyos a grandes socavones– y encharcamientos, siendo necesario el uso de pisones o palas para adecentarlo³³. A diferencia de lo que ocurría en el resto de labores que afectaban a las vías de comunicación, es bastante probable que los vecinos con tierras linderas a los caminos afectados se encargasen ellos mismos de aderezar los pasos más castigados. Esperar la actuación del concejo, falta de fondos y cuya gestión de estos problemas generaba una lentitud perjudicial para los vecinos de la zona, explica que sólo se presenten peticiones para pedir remedio y ayuda cuando se trate de episodios de importante gravedad.

Uno de estos casos se presentó en 1430, cuando se debatió en el cabildo que era necesario reparar el camino que desde Jerez iba hasta el vado de Medina, dada la importancia de este estratégico camino que se dirigía a las tierras del sur. Para solventar el problema pidieron consejo a Fernán García, maestro albañil, para que hiciera relación al concejo de los reparos necesarios³⁴. En algunas ocasiones, los problemas eran bastante mayores, ya que algunos caminos prácticamente desaparecían cuando algún arroyo o laguna cercana invadía parte del camino. Aún más grave fue lo acaecido camino de Bornos. Según relata un vecino llamado Pedro Martín, lintera a sus tierras había una laguna que destruía el camino y obligaba a los caminantes a desviarse del sendero y *a causa de esto le destruyen una huerta*³⁵. Esta era la verdadera preocupación de los vecinos, que debido al mal estado de los caminos, fueran sus tierras las perjudicadas. Por ello no extraña que el veinticuatro Jerónimo Dávila, que poseía importantes tierras camino de Sevilla, pidiera al concejo que le deslindaran sus tierras del camino porque *cuando el camino esta malo las carretas pasan por su tierras*. El agravio para el terrateniente era tal que no dudó en sufragar los gastos de la partición el mismo³⁶.

3.3. LA NECESIDAD DE ABRIR Y ENSANCHAR LOS CAMINOS

Si adecentar los caminos existentes era una tarea a la que sólo se le dedicaban esfuerzos cuando era justo e indispensable, la opción de abrir nuevos caminos era prácticamente imposible. Esta circunstancia sólo ocurrió en casos muy puntuales, motivados por necesidades imperiosas y siempre que al concejo se le presentaron soluciones que no perjudicasen a sus arcas.

Los carreteros, como se puede vislumbrar a lo largo de este trabajo, siempre estuvieron muy preocupados por asegurar un desplazamiento rápido de las mercancías entre la ciudad y el muelle de El Portal que les facilitase su trabajo. Por ello, no dudaron en solicitar que les permitiesen carretear por unos solares concejiles que en las afueras de la muralla entroncaban con el camino hacia el muelle para evitar lo máximo posible circular junto a la zona de cultivos que rodeaban la ciudad. Era una solución económica para el concejo que no dudaron en aceptar³⁷.

³³ CÓRDOBA DE LA LLAVE, R.: “Comunicaciones, transportes y albergues en el reino de Córdoba a fines de la Edad Media”, pp. 91-92. Aunque algunos hoyos eran provocados por los propios vecinos. En Jerez algunos vecinos habían descubierto a varios cantareros sacando barro del camino al Puerto Santa María a la altura de la señora de la Guía, cerca de las murallas de la ciudad. El concejo no dudo en condenar la acción castigando con seis días de cárcel a todos aquellos que se atrevieran a repetirlo, A.M.J.F., A.C., 1530, fol. 136v.

³⁴ A.M.J.F., A.C., 1430, fol. 5r. Prácticamente habrá que esperar un siglo para encontrar a los capitulares debatiendo sobre este tipo de problemas. En 1515 el camino a la fuente de Pedro Díaz, *esta una parte dañado e era menester reparadlo*. El asunto volvió a ponerse en manos de personas expertas, A.M.J.F., A.C., 1515, fol. 49v.

³⁵ A.M.J.F., A.C., 1515, fol. 54r.

³⁶ A.M.J.F., A.C., 1527, fol. 584r.

³⁷ A.M.J.F., A.C., 1494, fols. 72v-73r.

En ocasiones eran los propios vecinos los que ofrecían un cambio de trazado a costa de sus propias tierras cuando el recorrido de la vía les perjudicaba. En 1496, Diego de Cáceres, propietario de unas viñas en el pago de Santa Catalina del Río, rogó al cabildo que le permitiesen modificar el trazado de un camino que se dirigía a la hoy desaparecida ermita de Santa Catalina, junto a El Portal, ya que el camino lindaba con el río Guadalete y ante el desgaste que el río provocaba en la vía los caminantes y carreteros se desviaban pisando y destrozando sus cosechas. Aunque el mismo se ofreció a dar *en su heredad otra camino para ir a la hermita*, quejas posteriores del propio vecino nos hacen dudar de que sus ruegos llegaran a buen puerto³⁸. Puede que los motivos que empujaron al concejo a negar la licencia para desviar el camino se encuentren en una situación análoga vivida dos décadas después en el mismo camino. Martín de Valenzuela, otro propietario del mismo pago, suplicó que modificaran el mismo camino porque al lindar con el río *destruye una arboleda que el tiene e porque se han ahogado ciertas personas*, por lo que el mismo también se ofreció a *dar otro camino tan cerca e muy mejor*³⁹. La solución que *a priori* contentaba a los capitulares tras los oportunos informes de los diputados de términos, se topó con la negativa de la gran mayoría de propietarios de tierras del lugar, que alegaron que si se llevaba a cabo la modificación *no quedaría entrada para nuestras heredades salvo por una marisma que en tiempo de invierno en ninguna manera tiene pasada ni bestia ninguna la puede atravesar por recia que sea*. Ante tal presión vecinal, la solución a la que se llegó fue que se viera si había alguna zona que quedara a contento de todos, si bien la decisión final la desconocemos⁴⁰.

Los problemas que surgían para crear o desviar un camino no se presentaban a la hora de ensancharlos. Habrá que esperar a fines del siglo xv para que aparezcan este tipo de labores en el cabildo, y curiosamente todas las referencias que se han conservando hacen relación al mismo, uno que será reiteradamente mencionando a lo largo de estas páginas, el camino hacia El Portal.

La primera referencia se remonta a 1497 cuando alegaron que en *el invierno con las muchas lluvias se daña el camino cada año a causa del arroyo de Guadabajaque*, por lo que rogaron al cabildo que se compraran tierras linderas al camino para poder ensancharlo y alejarlo un poco del curso de agua. Tras la investigación de los diputados y la aceptación del concejo, se compraron 3 cuartas y 33 estadales de tierra a la altura del llamado *Pozo de las Barbillas* por 845 mrs.⁴¹. Con un desembolso pequeño el cabildo pudo contentarlos. El problema surgía cuando alguno de los propietarios se negaba a vender el pedazo necesario de sus tierras. En 1516, tras otra propuesta de los carreteros se procedió a comprar otro pedazo de tierras, y todos los linderos aceptaron menos un tal *Gonzalo Gil que pide mucho*. El concejo sin contemplaciones obligó al vecino a vender la cantidad de tierra requerida al precio estipulado para el resto, alegando *ser servicio a la ciudad*⁴².

³⁸ A.M.J.F., A.C., 1496, fol. 139r. Aunque se asentó en el cabildo que los diputados de términos verían el asunto, dos años después, tuvo que repetir su petición Diego de Cáceres quejándose de que no habían cumplido con su cometido, y alegando de nuevo que *los caminantes que por apartarse de la barranquera del río se meten dentro así ellos como sus bestias*. A.M.J.F., A.C., 1498, fol. 26r.

³⁹ A.M.J.F., A.C., 1518, fol. 36r.

⁴⁰ La oposición vecinal a la modificación del trazado fue tremenda. La larga lista de quejosos está encabezada por algunas familias bastante acomodadas como los Santiago o los Astorga, entendiéndose que el cabildo se replanteara la decisión: *Alfonso de Jerez, toquero, Juan de Santiago, Juan Meléndez el mozo, Alonso Martín de Astorga, Antón Rodríguez, trompeta, vecinos de Jerez en nombre de otros vecinos de Jerez*, A.M.J.F., A.C., 1518, fol. 75r.

⁴¹ A.M.J.F., A.C., 1505, fol. 569v. A la madre del regidor Fernando de Santiago se le pagaba 1.000 mrs. anuales de censo por la compra de cuatro aranzadas de olivar desde 1503, A.M.J.F., A.C., 1503, fol. 372v.

⁴² A.M.J.F., A.C., 1515, fol. 565r.

3.4. LA PELIGROSIDAD DE LOS RÍOS

No solamente las malas condiciones del firme y las zonas embarradas en época de lluvia causaban inconvenientes para el paso de las bestias y carros de los viajeros. También suponían un gran obstáculo los cursos de agua que se hallaban en el paso de estos caminos y que debían ser salvados recurriendo a la construcción de alguna estructura como una calzada o puente, la búsqueda de un vado por donde salvar la corriente, o la colocación de una barca que atravesara. Las posibilidades económicas y las circunstancias del terreno obligaron el uso de uno u otro sistema, aunque en ningún momento la utilización de una técnica excluía el empleo de otra⁴³.

3.4.1. *Vadear o pagar el pasaje*

La falta de recursos y la cantidad de ríos y arroyos existentes en la península explican la necesidad de utilizar los vados para atravesar la gran mayoría de las corrientes de agua⁴⁴. En Jerez los principales vados los encontramos en el Guadalete, el gran río que partía en dos, no sólo el término jerezano, sino las comunicaciones norte y sur en el reino. El problema se encontraba en las épocas de copiosas lluvias donde la fuerza de la corriente podía arrastrar hombres, bestias y mercancías, convirtiéndolos en pasos tan imprescindibles como peligrosos, si tenemos en cuenta los numerosos testimonios conservados⁴⁵. No obstante, sobre el principal vado del término jerezano, el llamado *de Medina*, no se llegó a construir un puente hasta los años treinta del siglo XVI, debido a la gran inversión que debía realizarse para salvar un río como el Guadalete. Debido a ello, los comerciantes, que tanto apreciaban el valor de sus productos, recurrieron al uso de barcas que enlazase dos orillas de un río para asegurar las comunicaciones en los lugares más estratégicos.

Jerez de la Frontera, a pesar de lo extenso de su término, hasta finales del siglo XV sólo contó con una barca, localizada en el Guadalete, en el llamado muelle de El Portal. Dada su importancia estratégica era explotada por privilegio regio por el concejo jerezano, cuyos beneficios engrosaban los siempre exiguos bienes de propios del concejo. El privilegio le concedía la explotación monopolística del barcaje en el citado río, lo que no produjo pocos problemas con el lindero concejo de El Puerto de Santa María, que constantemente intentó colocar barcas por los cursos del río que atravesaban su término⁴⁶.

⁴³ CÓRDOBA DE LA LLAVE, R.: *op. cit.*, pp. 91-92.

⁴⁴ El Duero fue vadeado durante siglos en la zona soriana, MENÉNDEZ PIDAL, G.: *op. cit.*, pp. 66-67. A pesar de la peligrosidad, lo habitual para el paso de los ríos solían ser los vados, dada la inversión que la construcción de un puente requería, *ibidem*, pp. 95-96.

⁴⁵ En 1527 poco antes de iniciarse las obras de construcción del Puente de la Cartuja sobre el Vado de Medina, todavía se escuchaban las quejas de los vecinos alegando *que la entrada del vado que dizen de Medina yendo de esta çibdad para ella está muy dannado y tal, que las carretas e bestias al entrada se atuellan de manera que podrían pereçer sy la persona carretero o otra persona no supiesen bien el entrada*. Se acordó mejorar el paso con ramas secas y piedras, pero quedaba claro que la necesidad de un puente de fábrica era acuciante en estas fechas, A.M.J.F., A.C., 1527, fol. 681r.

⁴⁶ Este tipo de privilegios regios fueron habituales por toda Castilla, MENÉNDEZ PIDAL, G.: *op. cit.*, p. 67. No fueron pocos los conflictos entre ambos concejos por imponer sus derechos sobre el río. Tras un largo debate, se accedió a que los vecinos de El Puerto pudieran tener barcas para cruzar a sus molinos y propiedades al otro lado del río, siempre que no pudieran hacer uso de ellas para el transporte de personas y mercancías. Hemos descartado analizar estos conflictos ya que de ellos ha tratado detalladamente en un reciente trabajo ABELLÁN PÉREZ, J.: "Las barcas del Guadalete: Las relaciones entre la villa de El Puerto de Santa María y la ciudad de Jerez de la Frontera en época de los Reyes Católicos", *Revista de Historia de El Puerto*, n.º 47, 2011 (2.º semestre), pp. 9-20.

Los derechos del barcaje fueron explotados por el concejo mediante su arrendamiento, que solía efectuarse en almoneda pública habitualmente cada cinco años⁴⁷. El arrendamiento de la Barca de El Portal le reportaba a las arcas municipales en 1482 13.532 mrs., apenas la mitad de la que a esas alturas se había colocado río arriba, y que se arrendaba junto a la almona, que ascendía a cerca de 28.200 mrs.⁴⁸. La suma de ambas suponía prácticamente el 10% de los 430.000 mrs. que recaudo el cabildo, una cantidad nada despreciable si las comparamos con la media de 3.000 ó 4.000 maravedíes que rentaban anualmente las barcas que en Córdoba y su tierra controlaban los miembros de su élite dominante⁴⁹. No obstante, pudo haber producido más beneficios al concejo jerezano sino hubiera sido tan difícil de arrendar, siendo habitual que muchos barqueros solicitasen una rebaja del precio que habían ofrecido en las almonedas. Esto se debe, como bien se explica en un memorial de 1464 el arrendador Pedro Sánchez, a que muchos ciudadanos con diferentes artificios evitaban el pago del barcaje, como los oficiales y sus familiares⁵⁰, o los propietarios de tierras linderas al río, que utilizaban pequeñas barcas para eludir su pago y ganar alguna que otra moneda cruzando a todos los que podían a la otra orilla⁵¹. Entre las quejas también encontramos una que a finales del siglo xv ya se había solventado, el arrendamiento junto a la barca de una casa que sirviese de albergue, y donde se ofreciesen viandas a los pasajeros⁵². Esta casa que se explotaba como monopolio por el arrendador, entraba en conflicto con los intereses de los vecinos de la zona, que intentaron siempre que pudieron burlar a la justicia y ofrecer estos servicios en sus casas rurales⁵³. Por otro lado, el estado de conservación de la barca dejaba

⁴⁷ La primera a la duración del arrendamiento de la Barca se remonta a 1433, cuando fue necesaria echarla por cinco años para pagar los reparos del Tempul. A.M.J.F., A.C., 1433, fol. 60r. La misma cantidad de años duró el siguiente arrendamiento, A.M.J.F., A.C., 1438, fol. 111r.

⁴⁸ MARTÍN GUTIÉRREZ, E.: "Aproximación a la hacienda jerezana en el siglo xv. Las cuentas de propios del año 1482", *Estudios de Historia y Arqueología Medievales*, XI, 1996, pp. 179-189. Prácticamente la misma proporción entre los datos se observa en 1519, donde teniendo en cuenta la devaluación de la moneda, la barca de El Portal rentó 26.000 mrs. frente a los 40.000 de la barca de arriba, alcanzando el 10% de los 720.500 mrs. de ingresos anual. GONZÁLEZ GÓMEZ, A.: "La hacienda municipal de Jerez de la Frontera según una cuenta de propios de 1519", *Actas del II Coloquio de Historia Medieval*, Córdoba, 1981, pp. 81-89.

⁴⁹ Todas ellas cobraban derechos de pasaje, que variaban según los elementos embarcados. Solían ser propiedad de ciertos particulares, generalmente caballeros veinticuatro u otros miembros de la oligarquía local, que las arrendaban a barqueros encargados de su uso y explotación por una determinada renta, situada en torno a los 3.000 ó 4.000 mrs. anuales. CÓRDOBA DE LA LLAVE, R.: *op. cit.*, pp. 97-98.

⁵⁰ Al igual que ocurría con la gran parte de las imposiciones de la ciudad, los oficiales estaban exentos de su pago. Esta exención se extendían a todos los familiares que vivían en la casa paterna, y en muchos casos eran aprovechados por sus hijos casados, que se negaban a pagar el peaje al barquero. A.M.J.F., A.C., 1466, fol. 131r. En 1467, reiteró sus quejas y el descuento de su renta acusando a un grupo de vecinos, especialmente a Sancho de Zurita, uno de los terratenientes más importantes de la ciudad, de negarse al pago, de tomar la barca a la fuerza, y de injuriarle continuamente.

⁵¹ Estos problemas continuaban veinte años después, ya que en 1482 el arrendador se quejó de que los vecinos con barcas para ir a sus molinos y tierras linderas, pasaban a muchos vecinos y viajeros no respetando la renta, A.M.J.F., A.C., 1482, fol. 52r.

⁵² Sabemos que la tarifa de la barca ascendía a 8 mrs. en 1527, según la queja de algunos vecinos a los que se le cobraba más, A.M.J.F., A.C., 1527, fol. 559v. Esta cantidad era de 6 mrs. en 1490, si tenemos en cuenta que la tarifa era la misma que para la barca que unía El Puerto de Santa María con Cádiz, la cual ya había ascendido a 8 mrs. en 1516. No obstante, a los de Jerez le habían cobrado en ambas fechas medio real (17 mrs.) provocando las quejas continuas de los vecinos por no respetar las tarifas acordadas, A.M.J.F., A.C., 1490, fol. 199r y 1516, fol. 555r.

⁵³ En 1483 se notificó que algunos vecinos contra la ordenanza daban de comer en sus casas, perjudicando el arrendamiento de la barca y casa de El Portal, A.M.J.F., A.C., 1483, fol. 76r. Una nueva casa tuvo que construirse en 1503, alcanzó una cifra nada despreciable de 65.000 mrs. que se descontaron de la renta, A.M.J.F., A.C., 1503, fol. 366r. Los vecinos siguieron a pesar de las ordenanzas vendiendo productos en sus casas siempre que pudieron, A.M.J.F., A.C., 1516, fol. 628r.

mucho que desear, ya que no todos los arrendadores se encargaron de realizar las labores de mantenimiento debidas, por lo que en alguna que otra ocasión el concejo tuvo que hacerse cargo de su reparo⁵⁴.

A fines del siglo xv la barca de El Portal había quedado pequeña ante el aumento de los desplazamientos por todo su término. Junto a la Barca de El Portal y la de la Almona, ya mencionadas, tenemos constancia de la existencia de otra barca en el vado de Martín Dávila⁵⁵. Es posible que existieran más barcas en el Guadalete, si tenemos en cuenta la intención de un vecino, Bartolomé de Carrahola, de conseguir una licencia para tener una barca en la llamada Aceña de Perea, para poder facilitar el trayecto a los vecinos de Alcalá y Paterna en invierno, dado que *allende el río perecen*, y que el peaje sería muy provechoso para él porque *es pobre y vive de su trabajo y no tiene otra cosa*⁵⁶.

3.4.2. Calzadas, alcantarillas y puentes

En ocasiones vadear no era la solución más económica y eficaz para salvar una corriente de agua. A diferencia de lo que ocurría con el Guadalete, la solución tomada para cruzar los numerosos arroyos que circundaban la ciudad fue la construcción de pequeños puentes, llamados alcantarillas, y calzadas de piedra –que recordando los sistemas constructivos romanos–, facilitaban el paso de los viandantes, pero sobre todo de las carretas por ella.

Aunque tenemos constancia de alguna que otra calzada sobre el Salado⁵⁷, el mayor número de ellas se encontraron al sur y al oeste de la ciudad, sobre el Guadabajaque y el Matarrocines⁵⁸. Los gastos de las que se construían sobre los caminos reales eran asumidas por el concejo, si bien, lo habitual llegar a un acuerdo con los carreteros, los principales usuarios y beneficiarios de estas construcciones, para que asumieran una parte importante de su construcción o reparo⁵⁹. Como ejemplo de ello, en 1464, se acordó que cada vez que pasasen por la calzada sobre el Matarrocines, camino de El Puerto de Santa María, *pues ellos con las carretas la habían dañado*, trajesen *cada uno un carro de cantillo de más de su carretada e la pusiesen al pie de la calzada*, liberándose así el cabildo del pago del material⁶⁰. No es de extrañar que buscaran la colaboración de los carreteros, ya que el costo

⁵⁴ En 1525 el regidor Diego de Fuentes solicitó que el próximo reparo de la barca se construyesen dos ante-puertas como poseía la del pasaje entre El Puerto y Cádiz, A.M.J.F., A.C., 1527, fol. 676v. Los gastos del reparo ascendieron a cerca de 2.000 mrs., de los que prácticamente la mitad se gastó en salarios y el resto en materiales (clavos, aceite, barnices, tablas para la compuerta, etc.), A.M.J.F., A.C., 1527, fol. 669r.

⁵⁵ A.M.J.F., 1512, fol. 103r.

⁵⁶ A.M.J.F., A.C., 1513, fol. 454v.

⁵⁷ En 1483 se encontraban en mal estado dos calzadas sobre este arroyo, una en la zona de el Baladejo y otra camino de la Fuente de Pero Díaz, sobre la cual solicitó el pesquisidor Juan de la Fuente que *se adobe porque esta quebrada*, A.M.J.F., A.C., 1483, fol. 241r.

⁵⁸ Sólo hemos localizado la construcción de una calzada alejada del espacio rural más próximo a la ciudad. Se trata de la calzada que se construyó sobre el arroyo de Romanina, para asegurar un camino tan importante como el que se dirigía a Sevilla, A.M.J.F., A.C., 1496, fol. 24v.

⁵⁹ En 1530, los carreteros alegando que *los mejores tratos de Jerez son las mercaderías e vinos que se sacan por el río del Portal, y por estar el camino mala y pasos y pasos peligrosos que se ahogan los bueyes y no se puede andar y suben el precio de las mercaderías y es perjuicio*, acordaron que traerían el casco y piedra para repararlo, A.M.J.F., A.C., 1530, fol. 153r.

⁶⁰ El jurado Álvaro Obertos de Valetto se quejó de que los carreteros no cumplían con el mandato regio, se ofreció a su costa y sin cobrar salario alguno a informarse de los incumplidores y poner las penas oportunas, A.M.J.F., A.C., 1464, fol. 55r. Cuando el licenciado Juan de la Fuente llegó a la ciudad en 1483 para realizar la pesquisa al corregidor y sus oficiales, se encargó por mandato directo del Consejo Real de conocer el estado de los puentes, fuentes y calzadas de la ciudad. Entre las muchas obras que encomendó realizar, en lo que respecta a las calzadas, acordó que se realizara una calzada sobre el Guadabajaque camino de El Portal *de tal manera que puedan*

de ellas era considerable. Sabemos que el costo total de la citada calzada de Matarrocines, junto a otras dos camino de El Puerto de Santa María, fueron adjudicadas al albañil Juan Andrés, por 88.000 mrs.⁶¹.

A pesar de la importante cuantía a la que ascendían la construcción y reparación de las calzadas, hubo casos en que algunos terratenientes no dudaron en asumir gran parte de la construcción cuando eran conscientes de los beneficios que le reportaría el buen funcionamiento de las comunicaciones entre sus propiedades y la ciudad. El alcaide y jurado Alonso de Suazo, quiso tomar cargo de la construcción de *dos calzadas de piedra buena para uso publico de Jerez* camino de Sanlúcar en *dos arroyos muy malos para pasar por ellos en invierno*, con la única condición de que el resto de los propietarios de la zona también colaborasen con *un maravedí o hasta 3 blancas por cada aranzada de viñas para la obra*. Como es lógico el concejo no dudó en aceptar, e incluso le dio licencia para obligar a pagar a los vecinos que se opusiesen al pago alegando el bien público de la ciudad⁶².

Si el concejo agradecía con los brazos abiertos los ofrecimientos cuando se trataba de caminos reales, no se opondrían a las peticiones de los que a su costa querían mejorar la circulación por los caminos secundarios. Los propietarios de viñas de Barbaina, solicitaron en 1447 al concejo licencia al concejo para construir a su costa una calzada sobre el Guadabajaque en el camino vecinal que conducía desde la ciudad a sus propiedades. Como ya se indicado, si una mayoría de los propietarios apoyaba la propuesta era suficiente para presionar al cabildo para que repartiera de manera proporcional a la extensión de sus tierras entre todos los propietarios, incluidos los quejosos que se habían opuesto a la construcción⁶³. Situación análoga ocurrió en otro camino vecinal lindero que dirigía al pago de San Julián en 1454⁶⁴.

Cuando el uso de calzadas fue insuficiente para salvar los arroyos tuvo que recurrirse a una solución menos económica pero más segura, la construcción de pequeños puentes o alcantarillas. Claro ejemplo de ello, fue la petición que varios vecinos presentaron en la ciudad en 1516, especialmente los caleros, de construir una alcantarilla sobre el Salado en el camino de la Fuente del Baladejo porque era una opción más rentable que arreglar la calzada existente⁶⁵.

pasar en el invierno carretas e cavallos e otras bestias sin peligro alguno. Para esta obra sugirió a los carreteros *ayudaran con parte dello*, A.M.J.F., A.C., 1483, fol. 227v.

⁶¹ Las cantidades para sufragar estos gastos fueron sacadas como era habitual del noveno del vino, A.M.J.F., A.C., 1466, fol. 108rv. En 30.000 mrs. fue rematada ese mismo año una calzada sobre el Guadabajaque camino de Sanlúcar en Antón Rodríguez de Cádiz, vecino de Jerez, A.M.J.F., A.C., 1466, fol. 108r. Las carretadas de piedra traída por los carreteros fueron un ahorro considerable para el cabildo. En este sentido, en 1516 las 200 carretadas de piedras necesarias para construir la calzada camino de Las Cabezas sobre el arroyo de Romanina fueron tasadas en 8.000 maravedís. Si a ello sumamos la mano de obra de los maestros y sus peones que ascendía a 4.000 mrs., el costo total de la obra fue de unos 12.000 mrs. A.M.J.F., A.C., 1516, fol. 604r.

⁶² Se acordó que *se pague por rata por los señores de viñas, y repartido por aranzada, e que se esecute en los rebeldes*, 1490, fol. 263r. A pesar de los ofrecimientos, no siempre el concejo pudo contentar rápidamente las peticiones que se les realizaba. Cuando en 1519 los frailes de Bornos se ofrecieron a arreglar una calzada en la zona de Humeruelos, camino de Jerez, alegando que *el día pasado se ahogó allí un hombre e que ellos ayudaron en una buena parte*, le fue contestado *que la ciudad estaba en muchas necesidades e que agora no era tiempo*, si bien dejaron la puerta abierta a *que los vecinos que quisieren dar algo para que esto lo pudiesen dar libremente, ya que si se alcanzaba la cantidad necesaria se acelerarían las labores necesarias*, A.M.J.F., A.C., 1519, fol. 162r.

⁶³ Una gran comitiva encabezada por el escribano Pedro Fernández y Fernando Rodríguez de Córdoba fueron los encargados de solicitar esta licencia justificando la construcción *porque en invierno con las aguas tienen gran trabajo de pasar*, A.M.J.F., A.C., 1447, fol. 17r.

⁶⁴ A.M.J.F., A.C., 1454, fol. 52r.

⁶⁵ Alegaron que *la pasada e calzada del salado que pasa bajo la Fuente del Baladejo esta muy dañada e perdida e desolada e ninguna persona puede bien pasar y que la ciudad debería construir allí una alcantarilla*

A diferencia de lo ocurrido sobre el Guadabajaque, donde predominaba el uso de calzadas⁶⁶, el Salado, por su mayor caudal y peligrosidad era sin duda el arroyo que más quebraderos de cabeza daba al concejo jerezano. Si las comunicaciones hacia Medina al sur eran fundamentales para la ciudad, no eran menos importantes las que se dirigían a Arcos de la Frontera, puerta hacia el interior de Andalucía.

Hacia el sur, a poca distancia del llamado Vado de Medina que permitía cruzar el Guadalete, el Salado era salvado por una alcantarilla de piedra que en 1457 se encontraba en unas condiciones deplorables. La solución dada por el concejo se hizo esperar hasta 1464, cuando se acordó la construcción un nuevo viaducto junto al viejo, que provocó que el concejo tuviera que hacer frente a una suma importante, si tenemos en cuenta que en 1466 fueron pagados a dos de sus tres maestros albañiles 90.000 mrs. y 75.000 mrs. respectivamente⁶⁷.

Para dirigirse hacia Arcos, sabemos que entorno a 1447 fue construido un puente de madera, financiado por los propios vecinos, especialmente los carniceros, caleros o agricultores de la zona que más se beneficiaban con esta construcción⁶⁸. Es probable que en el mismo lugar, o un poco más al sur, se encontrase la llamada Alcantarilla del Baladejo, que también facilitaba las comunicaciones con la sierra. Esta construcción que a diferencia de la anterior era de piedra, estuvo a punto de desaparecer cuando en 1490 Tomás González quiso trasladar la posición de su molino de agua a un curso del arroyo que ponía en riesgo el nivel de agua del arroyo en algunos puntos dañando así la alcantarilla y las pasadas del ganado cercano. La presión de los principales terratenientes de la zona puso fin al citado proyecto⁶⁹. No obstante, las crecidas del invierno seguían siendo el gran peligro de la alcantarilla, lo que provocó que en 1496 el jurado Diego de Carrizosa se quejara por su mala situación. El cabildo acordó que la obra se pusiese en almoneda y se realizase, pero la falta de fondos no permitió que se afrontara hasta siete años después. Finalmente, en 1503, tras valorarse el proyecto en 33.000 maravedís se puso en marcha la obra⁷⁰.

que costaría poco por donde pueden pasar los vecinos e otras personas a sus labores a hacienda, A.M.J.F., A.C., 1516, fol. 618r.

⁶⁶ Tenemos constancia de la construcción de una alcantarilla en 1434 cerca del punto donde el Guadabajaque se encontraba con el Guadalete, ABELLÁN PÉREZ, J.: *op. cit.*, pp. 45-47. Es posible que se tratase de la misma alcantarilla que en 1509 tuvo que repararse sobre el Guadabajaque en el pago de Parpalana con 150 carretadas de piedra jabaluna, cuyo precio ascendía a 6.450 mrs., A.M.J.F., A.C., 1509, fol. 71r. Diez años después el alcaide y regidor Pedro Núñez de Villavicencio se presentó en el cabildo requiriendo que se reparase la dicha alcantarilla y otras dos más que discurrían entre el camino que desde Jerez y la Barca de Puerto Franco, cerca de El Puerto de Santa María y linde del Guadalete *que son muy provechosas e onrrosas a la ciudad y con muy poca cosa se hará*. Obviamente, el verdadero interés del regidor se encontraba en el hecho que el dicho camino discurría por varias de sus inmensas propiedades como se ha podido constatar en los protocolos notariales conservados en Jerez de la Frontera. El concejo acordó verlas pero desconocemos si el proyecto se llevó a cabo, A.M.J.F., A.C., 1519, fol. 567r.

⁶⁷ A.M.J.F., A.C., 1466, fol. 14r. El problema surgido en el puente viejo fue que los vecinos utilizaban sus piedras para servir de peso al lino que plantaban bajo la propia alcantarilla, ABELLÁN PÉREZ, J.: *op. cit.*, pp. 54-57.

⁶⁸ *Ibidem*, p. 52. Como era lo habitual pidieron licencia al concejo para que permitieran que se repartiese el coste entre los vecinos que se negaban, lo que fue aprobado sin ningún tipo de dudas por el concejo.

⁶⁹ En primer lugar el alférez Juan de Sepúlveda, el mayor perjudicado con la operación, al quedar casi inutilizado su molino de agua con los cambios experimentados en el arroyo. Al alférez le siguieron grandes terratenientes y ganaderos, como Lorenzo de Padilla, Fernando de Galdames o los hermanos Fernando e Pedro de Morla, junto a una gran cantidad de caleros, que se habían visto muy perjudicados al quedar inutilizadas gran parte de las pasadas que unían la ciudad con las dehesas y canteras que se encontraban en la otra parte del arroyo, A.M.J.F., A.C., 1490, fols. 111r-115r.

⁷⁰ A.M.J.F., A.C., 1496, fol. 24v y 1503, fols. 367r-370v. No sabemos si el reparo no fue bueno o porque los años venideros al adobo de la alcantarilla fueron nefastos para la obra, pero apenas una década después, en 1516, el concejo tuvo que ponerse de nuevo manos a la obra para reparar la alcantarilla, A.M.J.F., A.C., 1516, fol. 633r.

Como hemos podido ver, tanto la construcción y el reparo de las calzadas, y especialmente las alcantarillas, fueron partidas económicas difíciles de asumir para las exhaustas arcas municipales. No obstante, hubo pequeñas obras, como las pequeñas alcantarillas que se construyeron para salvar el llamado arroyo de curtidores, que partía en dos la ciudad, que fueron mucho más económicas⁷¹.

Numerosas calzadas y alcantarillas rodeaban la ciudad, pero habrá que esperar hasta fines del primer tercio del siglo XVI para que se construya un importante puente de fábrica, y no será en otro lugar que sobre el ya mencionado vado de Medina, el principal paso natural entre una orilla y otra del Guadalete. La construcción del llamado *Puente de la Cartuja* (1525-1541)⁷², se hizo esperar en la región por los problemas económicos de los que venimos hablando a lo largo de estas páginas⁷³. Si su construcción ya era fundamental para evitar los constantes peligros que las crecidas invernales provocaban en las pasadas sobre el río, y mejorar así las comunicaciones y el comercio en la zona, será el nuevo peligro que apareció en las costas gaditanas, los piratas berberiscos, convirtió en imprescindible facilitar las comunicaciones y el auxilio de todas las poblaciones de la región cuando se consiguió el impulso necesario. Su construcción no fue sencilla, ya que tras mucho rogar a la Corona, tener que renunciar los oficiales a su propio salario, tener que recurrir a préstamos, por primera vez, la obra no pudo tomar realmente forma hasta que una licencia regia en 1535 le permitió poner sisa sobre los alimentos hasta en cuantía de dos mil ducados (750.000 maravedíes). Para entender la cuantía a la que podía ascender una obra de estas características, algunos ejemplos son las 2.000 carretadas de piedra, por las cuales los carreteros encargados de sus transportes cobraron 68.000 maravedíes en 1530, que el salario del maestro cantero era de 200.000 maravedíes en 1533, o que en ella trabajaron 126 peones ese mismo año⁷⁴.

La lentitud de este tipo de obras era lo habitual. En este sentido el puente cordobés sobre el río Bembézar, que tras iniciarse a construir en 1410 no se finalizó hasta finales de la centuria, DEL PINO, J. L. y ROJAS, E.: "Infraestructura viaria y monotonera medieval en torno al Bembézar", *Estudios de Historia y Arqueología Medievales*, XI, 1996, pp. 365-415.

⁷¹ En 1466 la alcantarilla fue concedida al albañil Juan Andrés por 8.400 mrs., A.M.J.F., A.C., 1466, fol. 108r.

⁷² Un estudio minucioso sobre el puente de la Cartuja, especialmente destacando sus aspectos técnicos y un estudio prosopográfico de los maestros canteros que participaron en la construcción de una de las obras principales del Gótico del Renacimiento sevillano, en ROMERO MEDINA R. y ROMERO BEJARANO, M.: "Arquitectura tardogótica en el sur del antiguo Arzobispado de Sevilla: los maestros canteros y la construcción del puente de Cartuja (1525-1541)", *Boletín Museo e Instituto Camón Aznar*, n.º 106, 2010, pp. 251-288.

⁷³ Ejemplo de la dificultad de construir este tipo de puentes es el caso de Sevilla. La ciudad requiere en 1504 a la Corona que le autorize a percibir un maravedí por persona que cruzase el puente de barcas. Hasta el siglo XIX persistió el puente de barcas de Triana, MOLENAT, J.: "Chemins et ponts du Nord de la Castille au temps des Rois Catholiques", *Melanges de la Casa de Velázquez*, tomo 7, 1971, p. 154.

⁷⁴ Las reparaciones y remodelaciones en los caminos medievales eran bastante elevadas, sobre todo cuando algún puente se encontraba en la hoja de ruta de los concejos. En este sentido el gran proyecto acometido de reparar el camino entre Burgos y Laredo, entre las que distaba 150 kilómetros, claves para asegurar el comercio la salida al mar de los productos burgaleses, se tasó en cerca de 1.100.000 mrs., de los cuales, más de un cuarto (312.000) se gastaron en la construcción de dos puentes y el arreglo de otros siete, y más de un tercio (395.000) en arreglar más de siete mil brazas de calzada para salvar otros obstáculos acuáticos. A pesar de que la obra se financiaba equitativamente entre los diferentes núcleos beneficiados por la nueva ruta, y de que los mercaderes burgaleses pagaban casi un cuarto de la obra (265.000) beneficiarios la obra no pudo finalizarse, PÉREZ BUSTAMANTE, R.: "El marco jurídico para la construcción y reparación de caminos. Castilla siglos XIV y XV", pp. 168-169. Para construir el llamado puente de las Donadas en Montoro, el concejo local recibió del concejo de Córdoba 200.000 maravedíes, unido a los 136.000 mrs. que aportaron las villas cercanas, ORTÍZ GARCÍA, J.: "El Puente de Las Donadas de Montoso: de los inicios de su construcción a la Real Cédula de la reina Juan de Castilla", *Meridies*, VIII, 2006, pp. 155-172.

3.5. EL PROBLEMA DE LOS CERRAMIENTOS

La legislación regía desde tiempos de Alfonso XI era muy clara sobre la prohibición de llevar a cabo *çerraduras* sobre los caminos, pero la baja cuantía de las penas y la falta de rigidez por las instituciones oportunas en el cumplimiento de la ley provocaron que esta práctica fuera una constante en los concejos castellanos. El mal estado de las vías de comunicación era aprovechado por los propietarios de las tierras colindantes para ampliar sus posesiones a costa de ellos, cerrando definitivamente estos caminos. El concejo era consciente del problema pero apenas hubo una gran preocupación por parte de los oficiales por solucionarlo, algo que no nos debe extrañar cuando eran los principales ejecutores de este tipo de prácticas⁷⁵.

Los Reyes Católicos quisieron mostrar su preocupación por este tipo de prácticas aumentando la pena de los delatores de los 100 mrs. vigentes a 10.000 mrs., prueba de su interés por comenzar a erradicar este mal endémico de los caminos⁷⁶. No obstante, aunque gran parte de las justicias reales que residieron en la ciudad intentaron cumplir el mandato regio y acabar con estas prácticas, las continuas quejas a lo largo del siglo xv e inicios de la siguiente centuria nos dan muestra de la falta de obediencia mostrada por los transgresores. En 1492 ante la exigencia de los monarcas, que realizaron toda una legislación contra la usurpación de términos, fueron numerosos los oficiales que fueron devolviendo distintos trozos de tierras de los que nos poseían sus justos títulos⁷⁷.

La primera gran denuncia que hemos localizado en las actas capitulares de estas fechas no respondía a la típica queja de un vecino agraviado por el cerramiento de un camino, sino que respondía a un episodio más del enfrentamiento banderizo que sin apenas interrupción vivía la ciudad desde el siglo xiv. La década de los noventa del siglo xv estuvo marcada en Jerez por un feroz reavivamiento del conflicto, y cualquier oportunidad era aprovechada para atacar a sus contrarios⁷⁸. Fue el jurado Diego de Carrizosa, uno de los principales integrantes de *el bando de abajo*, el que acusó en el cabildo a que varios vecinos de la ciudad, pero especialmente el veinticuatro Pedro Camacho de Villavicencio, apodado *el rico*, de poner en los caminos reales *estacas e pies de olivares metiéndolos en sus heredamientos*. Este personaje era el mayor terrateniente de la ciudad en esos instantes, y uno de los principales líderes del *bando de arriba*. Carrizosa quería llegar hasta el final en el asunto y requirió al corregidor que viese a *vista de ojos si los caminos reales son entrados e ocupados*. El corregidor con

⁷⁵ El 18 de febrero de 1467 se expuso claramente el problema *que porque en muchos lugares los caminos reales son entrados e ocupados por personas que tienen tierras cercanas, lo cual es mal hecho*. Los capitulares quisieron informarse de la situación exacta del problema, disputándose a dos oficiales, como era lo habitual, para que se informaran del asunto, A.M.J.F., 1467, fol. 44r. A pesar de que el estado de conservación de las actas del citado año y del posterior es bueno, no hemos encontrado ninguna alusión al problema. No es de extrañar, cuando el resultado de la investigación daría como máximo responsables a los propios oficiales, como bien se constata en las sentencias que ejecutó en 1434 Alfonso Núñez, juez de términos, entre cuyos culpables de tomar y cerrar caminos encontramos oficiales y grandes linajes como los Vera y los Villavicencio. Agradezco la información facilitada para estas constataciones por el profesor Emilio MARTÍN GUTIÉRREZ.

⁷⁶ *Que no consientan ni den lugar los dichos conçejos que los dichos caminos sean çerrados, ni arados ni dañados, ni ensangostados, so pena de 10.000 maravedíes*. Este cambio exponencial en las penas aplicados por estos monarcas fue observado hace años por PÉREZ BUSTAMANTE, R.: *op. cit.*, p. 164.

⁷⁷ A.M.J.F., A.C., 1492, fols. 252r-265v.

⁷⁸ Estos temas han sido tratados detalladamente en nuestros trabajos “Lealtad, traición, matrimonios y juegos de cañas. Los enfrentamientos *banderizos* de la élite jerezana bajomedieval”, en SANTIAGO PÉREZ, Antonio (coord.), *Siguiendo el hilo de la historia. Nuevas líneas de investigación en archivística y arqueológica*, Jerez de la Frontera, Editorial La Presea de Papel, 2013, pp. 97-138 y “El papel de los matrimonios en la configuración de las relaciones de poder en las élites bajomedievales castellanas. La aplicación del *Social Networks Analysis* en Jerez de la Frontera (1475-1500)”, *Norba. Revista de Historia*, vol. 24, 2011, pp. 13-34.

el apoyo de la mayoría de los capitulares encomendó a los diputados de los términos que viesen todos los caminos e *los manden desocupar e dejarlos como estaban*⁷⁹.

Abierta la veda, las quejas se fueron multiplicando en los primeros años del siglo XVI. Si los propios capitulares sufrieron en sus carnes el control de los oficiales regios, y tuvieron que entregar parte de las posesiones usurpadas, la vigilancia no sería menor para el resto de los vecinos. No obstante, a pesar de la legislación regia, la situación había tomado a agravarase entorno a 1516, lo que llevo al corregidor *pregonar que no se cierren ningunos caminos sin pedir licencia a la ciudad*⁸⁰.

Cada vecino o colectivo protestaba en función de sus intereses. Resulta llamativo, y no podría parecer irónico, pero era bastante habitual, que los mismos que acusaban a otros de cerrar caminos, eran a su vez acusados por cometer el mismo delito en otro lugar⁸¹. Como ejemplo, el escribano Pedro Camacho de Villavicencio, nieto del *el Rico*, y heredero de su inmenso patrimonio agropecuario, protestó en 1515, de los cerramientos que sufría en el mismo camino, el de Rincones, que había intentado cerrar su propio abuelo⁸².

Fueron las inmediaciones de la ciudad, donde se encontraba el cultivo del olivar y las viñas donde mayores cerramientos de caminos se produjeron. Habría que destacar sobre todo los problemas que se presentaban en el camino que unía la ciudad con el muelle de El Portal. Los carreteros eran los más afectados con estos inconvenientes, ya que, la lentitud de los desplazamientos perjudicaba directamente en sus salarios, por lo que era habitual que elevasen sus quejas al cabildo para solventar los continuos problemas⁸³.

4. CONCLUSIONES

Los Reyes Católicos mostraron una preocupación mayor que sus predecesores por el mantenimiento de una red viaria que garantizase el buen funcionamiento de las comunicaciones en sus territorios. Bajo el control del Consejo Real, los corregidores fueron los funcionarios ideales para garantizar el cumplimiento de los nuevos designios regios. Sin embargo, la falta de unas inversiones mayores por parte de la monarquía, con una Hacienda Real bastante castigada por los enfrentamientos bélicos –especialmente la etapa final de la Guerra de Granada– provocó que todo el peso recayese sobre las débiles haciendas locales de las ciudades y villas del reino.

Quedando la absoluta responsabilidad del mantenimiento de las vías en los concejos, la política viaria quedó mediatizada por los intereses de su élite dirigente, que aprovechaba su

⁷⁹ A.M.J.F., A.C., 1496, fols. 89r-90r. De la misma opinión que Carrizosa fue el regidor Juan Riquel Dávila, *que requirió al corregidor que vea las sentencias del bachiller Alonso Núñez de Toledo, jues que fue por sus altezas, e asimismo vea el ancho o largo que han de tener los caminos reales de Jerez que son parte el uso público della y provea que queden en el largo e ancho que han de ser conforme a lo que siempre se uso e acostumbro*.

⁸⁰ A.M.J.F., A.C., 1515, fol. 465r.

⁸¹ En este sentido los Cartujos de Jerez protestaron que algunos vecinos cerraban el camino que unía la ciudad con la Cartuja con olivares (A.M.J.F., A.C., 1515, fol. 79r). Poco después, ellos eran los acusados de cerrar un camino cerca del Vado de Medina con sus viñas (A.M.J.F., A.C., 1519, fol. 232v).

⁸² A.M.J.F., A.C., 1515, fol. 444r. El camino de los Rincones eran fundamental para acceder al coto cerrado que formaban sus tierras entorno a Barbaina, al oeste de la ciudad. Reiteró sus quejas al año siguiente ante la reiteración de las acciones cometidas por los vecinos con propiedades en la zona, A.M.J.F., A.C., 1516, fol. 640r.

⁸³ A.M.J.F., A.C., 1500, fol. 16v y 1513, fol. 119r.

posición preponderante en el concejo para *guiar* la política viaria en la dirección que más le interesaba. Eran capaces de sufragar directamente una obra clave para sus intereses, obligar al resto de los vecinos a financiarla, o cerrar un camino y usurparlo para ampliar a costa de las tierras concejiles sus propios dominios. Eran sin duda alguna los principales beneficiados del buen estado de las comunicaciones. Los miembros de la élite social jerezana, y especialmente los de su cúspide, la concejil, eran, junto a algunas instituciones religiosas y grandes señores territoriales con posesiones en el término –Casas de Medina Sidonia y Arcos–, los mayores productores de cereal, olivar y vino de su término. Si a esto sumamos la extraordinaria cabaña ganadera de estos personajes, a nadie extraña que hicieran todo lo posible para exprimir las arcas municipales y asegurar estos reparos⁸⁴.

Esta afirmación no significa que el resto de los vecinos no tuviesen una capacidad de acción política en estos asuntos. Si bien hemos podido observar que cuando un único vecino elevaba alguna petición al concejo, la respuesta podía ser lenta y con suerte dispar, cuando las quejas procedían de un número considerable de vecinos, los capitulares se veían presionados a concederle mayor atención a las peticiones, y la mayor parte de las veces, aceptar sus demandas.

Creemos que el caso de Jerez de la Frontera no responde a un caso singular dentro de la política viaria concejil de fines del medievo, sino que a la luz de la analizado en otras ciudades y villas de la Corona Castellana, lo ocurrido en esta localidad andaluza es sólo un ejemplo que sirve para arrojar un poco de luz a los estudios viarios, como también a los relacionados con las relaciones de poder en los concejos castellanos.

⁸⁴ Nos remitimos a nuestro trabajo sobre el citado Pedro Camacho y el análisis comparativo realizado sobre la bibliografía existente sobre otras familias de la ciudad, para conocer la composición de los patrimonios de la élite jerezana a fines del medioevo, RUIZ PILARES, E. J.: “El mayorazgo del veinticuatro Pedro Camacho de Villavicencio ‘el rico’ (1507). El patrimonio del caballero jerezano más acaudalado de su tiempo”, *En la España Medieval*, vol. 35, 2012, pp. 317-348.