

## **PRÁCTICAS CORTESANAS DE COHESIÓN TERRITORIAL: ACUERDOS SOBRE CAMINOS Y PUENTES EN LAS CONSULTAS DE VIERNES DEL CONSEJO REAL DE CASTILLA**

Ignacio EZQUERRA REVILLA  
*Instituto Universitario La Corte en Europa-  
Universidad Autónoma de Madrid*

Como es fácil deducir de su funcionalidad, los caminos no pueden entenderse de forma aislada. Su propia naturaleza los pone en íntima conexión con el espacio que cohesionan, al que dan vida y actividad y por el que irrigan valores, creencias y posibilidades de desarrollo para la vida humana. Es esta evidente realidad la que ha impuesto, a la hora de comprender tan importantes infraestructuras, un concepto genérico e integrador de red viaria sobre la unidad empírica de un camino o vía aislada. Metodológicamente aceptada esta amplia realidad, los diferentes estudios han ido fijando instrumentos para delimitar aquellos criterios que contribuían a la definición del espacio servido por tal red viaria: económicos, culturales, militares o políticos<sup>1</sup>. Mención especial merece

---

<sup>1</sup> La bibliografía que de unas décadas a esta parte ha abordado las diferentes perspectivas de estudio del camino y sus infraestructuras volantes, los puentes, es muy extensa, por lo que mencionaré sólo algunos ejemplos: Gonzalo Menéndez Pidal, *Los caminos en la Historia de España*, Madrid: Instituto de Cultura Hispánica, 1951; Geoffrey Parker, *El ejército de Flandes y el camino español, 1567-1659: la logística de la victoria y derrota de España en las guerras de los Países Bajos*, Barcelona: RBA, 2006. A su vez, la tarea catalográfica ha sido esencial para profundizar en el conocimiento de las infraestructuras, José Antonio Fernández Ordoñez, Tomás Abad Balboa, Pilar Chías Navarro, *León: catálogo de puentes anteriores a 1936*, Madrid: Turner, 1988; J. Núñez, *Catálogo de puentes de Guipúzcoa anteriores a 1900*, Bilbao: Gobierno Vas-

Miguel Ángel Aramburu-Zabala Higuera, quien propuso un enfoque novedoso al subrayar el valor arquitectónico de los puentes y dar a conocer minuciosamente su proceso constructivo. De su obra se deducen aspectos tan útiles desde el punto de vista de la construcción espacial como el del *repartimiento*, pues, al implicar una delimitación subjetiva extendida sobre límites administrativos o jurisdiccionales, se insinuaba la importancia de factores más allá de la comunicación inmediata<sup>2</sup>. Más recientemente, las aportaciones de Francisco Javier Vela Santamaría y Jesús Bravo Lozano han representado un impulso en esta clase de estudios, quienes, a través del estudio de las provisiones del Consejo Real sobre tales infraestructuras en el siglo XVII han demostrado, pese a las conclusiones opuestas a las que llegan, cómo la alta administración se adaptaba a la necesidad local<sup>3</sup>.

Sin embargo, no se ha atendido con la importancia que merece a la cohesión de orden político y administrativo generada por la expansión, reproducción y difusión del paradigma cortesano emanado desde la persona real. Por la vía de la fría actividad administrativa cotidiana y mediada, o por la de su propia presencia física en el curso de las *jornadas* reales, tal era un poderoso elemento que, a través del camino, contribuía a la cohesión territorial del conjunto del reino y, con ello, a la habilitación de una plataforma continua sobre la que se desplazaban los coches, carrozas, sillas de manos, galeras y otros.

Como espero demostrar en las páginas que siguen, el procedimiento estipulado para reparar o construir nuevas infraestructuras remitía a tal

---

co, 1994; María Begoña Arrúe Ugarte-José Gabriel Moya Valgañón, coords., *Catálogo de puentes anteriores a 1800: La Rioja*, 2 vol., Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 1998. Es obligado mencionar también las contribuciones realizadas en los sucesivos Congresos de Caminería (el último publicado, *Actas del XII Congreso Internacional de Caminería Hispánica: celebrado del 24 al 27 de junio de 2014 en Madrid*, Madrid: Asociación Internacional de Caminería, 2016) o la sistematización y aportaciones realizadas en las últimas décadas por el CEHOPU, Centro dependiente del Ministerio de Fomento, patente en una extensa bibliografía.

<sup>2</sup> Miguel Ángel Aramburu-Zabala Higuera, *Las Obras Públicas en la Corona de Castilla entre 1575 y 1650*, Tesis Doctoral Universidad Autónoma de Madrid, 1990; Idem, *La arquitectura de puentes en Castilla y León, 1575-1650*, Valladolid: Junta de Castilla y León, 1992.

<sup>3</sup> Francisco Javier Vela Santamaría, “Las Obras Públicas en la Castilla del Siglo XVII: un gravamen oneroso y desconocido”, *Studia Histórica. Historia Moderna* 32 (2010) pp. 125-177; Jesús Bravo Lozano, “Aliviar a los vecinos: el Consejo de Castilla y las Obras Públicas en el reinado de Carlos II. Puentes y vecinos”, *Studia Histórica. Historia Moderna* 39-2 (2017), pp. 257-291.

cohesión de orden espacial, pese a que la anteposición de una mentalidad radial y centralizadora, propia de la época contemporánea, ha dificultado la percepción de este hecho. En una relación equitativa y bidireccional, el Consejo Real y las distintas poblaciones de Castilla articulaban un sistema de financiación basado principalmente en la figura del *repartimiento*, que al fijar un distrito de recaudación determinado en torno a la infraestructura en cuestión (20, 30 o más leguas), sin limitaciones espaciales de orden jurisdiccional, tendía a dotar al territorio delimitado de una cohesión de naturaleza claramente cortesana. Al margen de las metáforas de integración de ese orden existentes en los propios concejos, los evidentes artificios de reducción de la realidad extensa de los reinos al ámbito reservado de la persona real en Palacio, en el que estaba integrado el Consejo Real, no podían dar otro carácter que el cortesano al proceso de integración territorial representado por la construcción y mantenimiento de caminos y puentes. El estudio de los acuerdos del Consejo sobre estas materias contenidos en los memoriales de Consejo Pleno o en las Consultas de Viernes consolida tal interpretación.

## 1. Caminos, economía y espacio cortesano

La proliferación de caminos y vías de comunicación vivida por Castilla desde la Baja Edad Media reflejaba, para historiadores como Maravall, la manifestación geográfica de una época de expansión general, que no cabía reducir -pese a su indiscutible magnitud- a la asimilación ideal de un nuevo continente o a la intensificación del tráfico marítimo. La descubierta y colonización fue tan o más intensa en el espacio interior<sup>4</sup>, de manera que la relativa abundancia de caminos en la Castilla moderna “permitía itinerarios diversificados y facilitaba los desplazamientos frecuentes”<sup>5</sup>. Esta actitud fue impulsada en la época renacentista por uno de los caracteres que le fue propio, el interés por el conocimiento científico, que provocó un gran aumento del flujo de viajeros. En opinión de Gil Sanjuán, “los caminos que unían las poblaciones se vieron frecuentados por mercaderes, diplomáticos, estudiantes, solda-

---

<sup>4</sup> José Antonio Maravall, “Sociedad barroca y `comedia` española”, en Francisco Ruiz Ramón (coord.), *Teatro clásico español. Problemas de una lectura actual. II Jornadas de Teatro Clásico Español. Almagro 1979*, Madrid: Dirección General de Música y Teatro, 1980, pp. 35-60, p. 47.

<sup>5</sup> Michele Olivari, *Entre el trono y la opinión: la vida política castellana en los siglos XVI y XVII*, Valladolid: Consejería de Cultura y Turismo, 2004, p. 31.

dos, cosmógrafos y, por supuesto, también peregrinos apegados a la tradición medieval”<sup>6</sup>.

Este proceso tuvo una serie de consecuencias añadidas. En primer lugar la profusión de libros de viajes, *itinerarios* y guías de caminos, como los célebres de Juan de Villuga (1546)<sup>7</sup> y de Alonso de Meneses (1576)<sup>8</sup>, abundancia que reflejaba la paulatina asimilación de ese espacio. A su vez, los mapas y planos topográficos pasaron a formar parte de los útiles obligados del viajero en ruta. La literatura de viajes tenía mucho de manual de orientación para éste, pero pronto adquirió un valor reductor de los inconvenientes y peligros del desplazamiento (reales y numerosos en la Edad Moderna) a la comodidad de la lectura casera. Para el caso español, diferentes obras se han centrado en esta amplia bibliografía<sup>9</sup>. A su vez, la cartografía basada en la técnica del huecograbado permitió una gran difusión de mapas, atlas y libros, que reproducían con creciente fidelidad el mundo y que hicieron de los Países Bajos el verdadero templo de la cartografía moderna, y de nombres como Ortelius, Hogenberg y Visscher -entre muchos otros- sus artífices<sup>10</sup>. Al

---

<sup>6</sup> Joaquín Gil Sanjuán, “La imagen de la España oficial del Siglo XVII a través de los relatos de extranjeros”, estudio preliminar a Simón Contarini, *Estado de la Monarquía Española a principios del Siglo XVII (manuscrito del siglo XVII)*, Málaga: Editorial Algazara, 2001, pp. 9-19, p. 10

<sup>7</sup> *Reportorio de todos los caminos de España/ compuesto por Pero Juan Villuga (1546)*, Madrid [s.n.] 1950.

<sup>8</sup> *Reportorio de caminos. Ordenado por Alonso de Meneses correo...*, Alcalá de Henares: por Sebastián Martínez..., 1576. Sobre esta obra fue elaborado el mapa de España con los principales caminos del siglo XVI realizado por A. García Moreno e incluido en Eduardo García España-Annie Molinie-Bertrand, *Censo de Castilla de 1591. Estudio analítico*, Madrid: Instituto Nacional de Estadística, 1986.

<sup>9</sup> Raymond Foulché-Delbosc, *Bibliographie des voyages en Espagne et en Portugal*, París: Welter, 1896; Arturo Farinelli, *Viajes por España y Portugal. Desde la Edad media hasta el Siglo XX. Divulgaciones bibliográficas*, Madrid: Centro de Estudios Históricos, 1920; José García Mercadal, *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, II, Madrid: Aguilar, 1952; IDEM, *Viajes de extranjeros por España y Portugal: desde los tiempos más remotos hasta comienzos del Siglo XX*, Salamanca: Junta de Castilla y León, 1999; José M<sup>a</sup> Díez Borque, *La vida española en el Siglo de Oro según los extranjeros*, Barcelona: Ediciones del Serbal, 1990; Carlos García-Romeral Pérez, *Bibliografía de viajeros españoles (Siglos XVI-XVII)*, Madrid: Ollero & Ramos Editores, 1998. Interesante resulta asimismo Antonio Rodríguez Moñino, “Extremadura en el Siglo XVI: noticias de viajeros y geógrafos (1495-1600)”, *Revista de Estudios Extremeños* 8 (1952), pp. 281-376.

<sup>10</sup> Joaquín Gil Sanjuán, “La imagen de la España oficial del Siglo XVII a través de los relatos de extranjeros”, *op. cit.*, pp. 12-13; VV.AA., *De Mercator a Blaeu. España y la*

margen de su mayor o menor aparato planimétrico, estos textos por lo general presentaban en sus juicios y descripciones sobre los diferentes lugares una visión integrada, acorde con cuanto voy a tratar en este trabajo, dado que atrajo su atención en pie de igualdad el entorno geográfico, las instituciones político-administrativas y eclesiásticas, los monumentos, el entorno natural, el gobierno municipal, así como la mentalidad y costumbres del pueblo<sup>11</sup>.

En segundo lugar, y relacionado con lo anterior, se dio un uso más extenso e intenso del espacio territorial, que las fuentes evidencian, entre incontables ejemplos, en el último viaje de Don Luis Méndez Quijada, quien entre otros cargos fue Presidente de Indias y consejero de Estado. Su lento desplazamiento entre Baza y Villagarcía de Campos demuestra que la asimilación de tal espacio era, con todo, tortuosa, dado que tardó 18 jornadas en cubrir la distancia que separaba ambas localidades, aunque en ello influyese su nutrido séquito<sup>12</sup>. Finalmente, los caminos magnificaron su significado como escenario para la actuación y persecución de malhechores<sup>13</sup> o para la formación y estructuración de la opinión popular, muy sensible a las noticias, ciertas o no, que los caminos transmitían<sup>14</sup>. Sin embargo, la realidad mencionada no llegó al punto de superar las rígidas limitaciones para el transporte terrestre representadas por la compleja orografía, el calendario agrícola y el estado de la red viaria<sup>15</sup>. Técnicamente, la estructura de los caminos castellanos y

---

*Edad de oro de la cartografía en las Diecisiete Provincias de los Países Bajos*, Madrid: Fundación Carlos de Amberes, 1995.

<sup>11</sup> Joaquín Gil Sanjuán, “La imagen de la España oficial del Siglo XVII a través de los relatos de extranjeros”, *op. cit.*, p. 14, y fuentes allí citadas.

<sup>12</sup> Juan Alonso Resalt, “El último viaje de don Luis Méndez Quijada. Desde Baza (Granada) hasta Villagarcía de Campos (Valladolid)”, en *XXXI Congreso de la Asociación Española de Cronistas Oficiales*, Córdoba: Ayuntamiento de Córdoba/Asociación Española de Cronistas Oficiales, 2006, p. 225-231. Asimismo, Pedro Gan Giménez, “Un viaje de Córdoba a Compostela en 1612”, *Crónica Nova* 18 (1990) pp. 383-414.

<sup>13</sup> Al respecto por ejemplo Antonio Domínguez Ortiz, “Vida y obras del P. Pedro de León”, *Archivo Hispalense* 83 (1957) pp. 157-196, p. 194, donde dio noticia de un asalto a mano armada por valor de 14.000 ducados en metálico y mercancías, en el camino real entre Cádiz y Madrid.

<sup>14</sup> Michele Olivari, *Entre el trono y la opinión: la vida política castellana en los siglos XVI y XVII*, *op. cit.*, *ibídem*.

<sup>15</sup> Antonio Domínguez Ortiz, *El Antiguo Régimen. Los Reyes Católicos y los Austrias*, Madrid: Alianza Editorial, 1973; Concepción de Castro, *El pan de Madrid: el abasto de las ciudades españolas del antiguo régimen*, Madrid: Alianza Editorial, 1987, pp.

del conjunto de los reinos españoles eran las antiguas *viae glarae stratae*, si bien modificadas con el paso de los años<sup>16</sup>. Con todo, tal no era un mal fundamento, si se tiene en cuenta la complejidad técnica de las vías romanas, especialmente las de mayor importancia estratégica, caso de la Vía de la Plata sobre un antiguo camino tartésico, o las vías gallegas dirigidas a la explotación minera. En estos casos, la consolidación por estratos parecía dirigirse a soportar la fatiga creada por un gran nivel de tráfico o el elevado peso de los vehículos, lo que no era el caso, en opinión de Abascal Palazón, de las numerosas vías que unían por diferentes lugares Mérida y Zaragoza, y aquellas otras que unían estas transversalmente, en las que se limitaron a adaptar vías precedentes<sup>17</sup>.

De hecho, el camino de La Fuenfría utilizado por Felipe II para sus desplazamientos al Bosque de Segovia era una de tales vías, y fue su uso hasta 1780, cuando se culminó el paso por el Puerto de Navacerrada, lo que nos permite hoy día disfrutar de ella<sup>18</sup>. En invierno, la dificultad orográfica y las inclemencias meteorológicas se conjugaban para convertir el paso de la Sierra de Guadarrama en una aventura en la que se arriesgaba la propia vida, de tal manera que era frecuente que la comunicación entre ambas vertientes quedase interrumpida<sup>19</sup>. En su *Relación* de 4 de febrero de 1600, Luis Cabrera de Córdoba dio cuenta de haber perecido debido al frío en el puerto de Guadarrama más de treinta personas<sup>20</sup>. Resulta evidente que una buena red agilizaba la realización de un determinado trayecto, y podía salvar vidas, al tiempo que se hacía patente, con toda crudeza, la vulnerabilidad del camino a la naturaleza, como infraestructura precariamente adaptada a ella. A este respecto, “Si todas las obras de infraestructura que generalmente se llaman obras públicas se insertan directamente en la naturaleza, es seguramente el camino el más apegado a ella, y una de las más condicionadas por las características geográficas y geológicas de las tierras que recorre”, afirma Fernández

---

50-52; Noel Salomón, *La vida rural castellana en tiempos de Felipe II*, Barcelona, 1973, pp. 62ss.

<sup>16</sup> Miguel Ángel Aramburu-Zabala Higuera, *La arquitectura de puentes en Castilla y León, 1575-1650*, Valladolid: Junta de Castilla y León, 1992, p. 96.

<sup>17</sup> José Manuel Abascal Palazón, *Vías de comunicación romanas de la Provincia de Guadalupe*, Madrid: Gea Patrimonio, 2010, pp. 109-111.

<sup>18</sup> José Ramón Sánchez Domingo, *Apuntes para la historia de Las Rozas*, Madrid: Ayuntamiento de Las Rozas-Ediciones La Librería, 1993, p. 155.

<sup>19</sup> *Op. cit.*, pp. 158-159.

<sup>20</sup> Luis Cabrera de Córdoba, *Relaciones de las cosas sucedidas en la Corte de España desde 1599 hasta 1614*, estudio introductorio de Ricardo García Cárcel, Salamanca: Junta de Castilla y León, 1997 (ed. facsímil de la Madrid, 1857), p. 57.

Troyano, para quien la ligera infraestructura de la mayoría de los caminos históricos hizo de ellos elementos muy expuestos a los agentes naturales, que los deterioraban constantemente, especialmente en zonas abruptas en las que la referida adaptación era todavía más dificultosa<sup>21</sup>. A esta realidad no escaparon las partes aéreas y más sofisticadas técnicamente de los caminos, los puentes. La debilidad de sus cimientos ante las avenidas de los ríos motivó, como trataré ampliamente, el constante recurso de los municipios castellanos al Consejo para lograr su reparación. Hoy sabemos que la llamativa proporción de este auxilio entre las tareas del Consejo no fue casual, y que obedeció a una fase climatológica conocida como la “pequeña edad del hielo” caracterizada por los episodios atmosféricos, una pluviosidad mantenida y abundante, combinada con etapas aisladas de sequía extrema<sup>22</sup>. En este sentido, ya Fernand Braudel percibió la importancia del contexto climático para la historia general y se hizo eco de los estudios sobre las heladas catastróficas e inundaciones que asolaron las cosechas de la Toscana por entonces, y de las explícitas declaraciones del propio Cabrera de Córdoba sobre el frío extremo del invierno de 1602-1603<sup>23</sup>. Es este un pie forzado que al tiempo ofreció un sustrato filosófico de gestión pública claramente relacionado con el aristotelismo político, en el que la naturaleza estable o extrema y la construcción implícita del espacio cortesano aparecían imbricadas.

Empezando por su propia denominación, la cuestión de las “obras públicas” en la Edad Moderna ha solido ser interpretada con un criterio de racionalidad difícilmente aplicable a la época. La atención por los caminos e infraestructuras de comunicación se ha valorado así como un indicio de protocentralización o estatalización:

---

<sup>21</sup> Leonardo Fernández Troyano, *Pasos históricos de la Sierra de Guadarrama*, 3ª ed., Madrid: Ediciones La Librería, 2015, pp. 21-44, especialmente pp. 21 y 37. Sobre el paso de la Fuenfría, pp. 239-253.

<sup>22</sup> Brian Fagan, *La pequeña edad de hielo: cómo el clima afectó a la Historia de Europa (1300-1850)*, Barcelona: Gedisa, 2008. Para el caso español, Alfredo Alvar Ezquerro y equipo, “Clima, técnica y poderes. Madrid, 1561-1598”, *Revista de Historia Moderna* 23 (2005) pp. 135-184, que ofrece rica información sacada del Archivo de la Villa de Madrid; Geoffrey Parker, “El desarrollo de la crisis”, en IDEM (Coord.), *La crisis de la Monarquía de Felipe IV*, Barcelona: Instituto Universitario de Historia Simancas-Crítica, 2006, pp. 17-169; Francisco Javier Vela Santamaría, “Las Obras Públicas en la Castilla del Siglo XVII...”, pp. 135-136. Armando Alberola Romá, *Los cambios climáticos. La pequeña Edad de Hielo en España*, Madrid: Cátedra, 2014.

<sup>23</sup> Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, I, México: Fondo de Cultura Económica, 1987, pp. 353-364.

“El nuevo concepto de lo público (“Res-publica”) implicaba una centralización estatal de los aspectos científicos y técnicos que debían redundar en el bien público. La visión global de los problemas de la defensa, de las comunicaciones, del urbanismo (“policía”) e incluso de los sistemas agrícolas (regadíos) se impone paso a paso como ámbitos de actuación del poder central”<sup>24</sup>.

Sin embargo, como veremos, no parece libre de objeción anteponer una noción pública a la intervención promotora del rey, sino que, más bien, parece que la secuencia era precisamente la contraria, al situarse como término inicial un proceso de construcción espacial nacido de su propia persona. En este proceso, el protagonismo recaía en su *alter ego* institucional, el Consejo Real, que ocupaba una posición eminente en la regulación del espacio difundido a partir de él, sobre el que intervenía en virtud de su cercanía y frecuencia de trato con el rey (en la antecámara real y cada viernes), en una amplia y variada gama de materias de las que formaba parte la viaria y caminera. De manera que asunto permanente de las Consultas de Viernes, que formalizaban el mencionado contacto con el rey<sup>25</sup>, fue la conservación de las infraestructuras que permitían el funcionamiento y cohesión del espacio nacido en la Cámara Real.

Con todo ello se relaciona el hecho de que, al considerar como se suele errático el trazado de la red viaria moderna, estemos predeterminando que debía estar sujeto a principios reticulares o radiales, que en realidad contravenían una articulación del territorio fundada entonces en la cohesión horizontal y continua, cuyos límites venían marcados por la necesidad de cada uno de los puntos dispuestos en un espacio amplio cuya definición descansaba en los procedimientos de integración y transposición de Cámara Real y territorio en una unidad integrada, cuyo polo carismático residía en la persona real. Los requerimientos locales ante la referida necesidad, tramitados en Consulta de Viernes, conferían personalidad administrativa a un dominio nacido de la Cámara Real que, de ese modo, respondía para su definición en igual medida a la instancia de ciudades, villas y lugares. Era precisamente esa extensa uniformidad de orden cortesano la que permitía asimismo comprender

---

<sup>24</sup> Miguel Ángel Aramburu-Zabala Higuera, *La arquitectura de puentes en Castilla y León...*, *op. cit.*, p. 21.

<sup>25</sup> Al respecto, Ignacio Ezquerro Revilla, “A Câmara Real como espaço administrativo: a `Consulta de los Viernes´do Conselho Real de Castela”, *A Cidade de Évora. Boletim de Cultura da Câmara Municipal de Évora* III série/I (2016) pp. 324-333.



la ausencia de un programa racional de actuaciones por parte del Consejo<sup>26</sup>, porque la única prioridad consistía en asegurar la comunicación de los diferentes puntos que lo conformaban, como atributo *oeconómico* del príncipe y, como apreciaremos, en estricto pie de igualdad con el polo de permanencia real. A este respecto Aramburu-Zabala ha afirmado que “cada obra de infraestructura de un camino, un puente por ejemplo, es una entidad concebida de manera aislada, y sólo genéricamente en función de un itinerario de largo alcance... un camino de largo recorrido es una suma de infraestructuras individuales”<sup>27</sup>. Se trataba de restaurar una armonía dañada. En suma, la señalada disposición radial o reticular de las vías de comunicación requería de una estructura jerárquica entre los diferentes núcleos de población, es decir, la atribución de una condición “capital” que, sencillamente, estuvo lejos de existir en la Castilla moderna, y que sólo alcanzaría pleno amparo en el orden jurídico con la llegada del Estado Liberal.

Una creciente racionalidad organizativa y el nivel teórico representado por el avance de las matemáticas fueron para Aramburu-Zabala factores para el desarrollo de las obras públicas basadas en la ingeniería, pero la propia configuración interna del “estado” frustró esta evolución y encaminó unos recursos limitados hacia empresas como la guerra y las Obras Reales<sup>28</sup>. En materia de infraestructuras, la conjunción de complejidad técnica y limitación tecnológica apuntaba una pulsión de orden aristotélico por parte del rey y su Consejo, pues, en definitiva, se trataba de domar y encauzar la fuerza de la naturaleza. La maduración de toda una práctica administrativa permitió ejecutar ambiciosas intervenciones a las que se puede atribuir ciertos rasgos de planeamiento y racionalidad, pero siempre determinados por la transversalidad de orden cortesano. Se manifestaba la virtud bidireccional del espacio cortesano, en el que la satisfacción de las necesidades locales sustituía a la alta organización. La prioridad no era directamente productiva, sino la construcción implícita de un espacio de orden doméstico ampliado, imbricado

---

<sup>26</sup> Francisco Javier Vela Santamaría, “Las obras públicas en la Castilla del Siglo XVII...”, *op. cit.*, p. 135.

<sup>27</sup> Miguel Ángel Aramburu-Zabala Higuera, “Todos los caminos conducen a Madrid. Los primeros pasos de la centralización de las comunicaciones españolas”, en *Actas del Congreso Nacional Madrid en el contexto de los hispánico desde la época de los descubrimientos*, Vol II, Madrid: Universidad Complutense, 1994, pp. 785-802, p. 785.

<sup>28</sup> Miguel Ángel Aramburu-Zabala Higuera, *La arquitectura de puentes en Castilla y León...*, *op. cit.*, p. 23.

por las “obras públicas” que, este sí, contribuía a mejorar la vida material de los súbditos al permitir los intercambios económicos y el aumento de la riqueza.

En el orden policial de fundamento aristotélico-tomista en que se inscribía este proceso, la construcción y mantenimiento de tal red viaria manifestaba una de las atribuciones del príncipe como *paterfamilias* en un orden *oeconómico*, de construcción doméstica ampliada, orientada a la felicidad del súbdito-hijo, tal y como señaló de forma explícita Juan de Mariana:

“Creo que los que rigen a otros deben dirigir todos sus pensamientos a los que están bajo su autoridad vivan con la mayor felicidad posible, preservarlos de todas las injurias de la guerra, gobernarlos en la paz y procurarles todo lo necesario para sustentar y embellecer la vida”<sup>29</sup>.

Su *De Rege et Regis Institutione* constituyó la enunciación teórica del modo de gobierno aplicado por Felipe II, sujeto a principios como los descritos<sup>30</sup> y plasmado en una serie de intervenciones arquitectónicas culminadas por “el magnífico templo consagrado al glorioso mártir San Lorenzo...”<sup>31</sup>. Las *Partidas* definieron el contorno y características de esa plataforma delimitada y protegida, que permitió un uso colectivo y con ello el desarrollo de una noción de lo público identificada con ella, extendida a puentes y calzadas, en los que se impedía la construcción de cualquier edificación de titularidad privada<sup>32</sup>. El dominio emi-

---

<sup>29</sup> Utilizo la traducción castellana: Juan de Mariana, *La Dignidad Real y la educación del rey (De Rege et regis institutione)*, estudio introductorio y edición de Luis Sánchez Agesta, Madrid: Centro de Estudios Constitucionales, 1981, Capítulo X, “De las Obras Públicas”, p. 358. Sobre tal forma de gobierno, Daniela Frigo, *Il padre di famiglia. Governo della casa e governo civile nella tradizione del “economica” tra Cinque e Seicento*, Roma: Bulzoni, 1985.

<sup>30</sup> “Los beneficios de los príncipes deben extenderse para ganarse el afecto de sus súbditos. En primer lugar, ¿no deberían abrirse caminos, como los abrían los romanos, para que los lodos no detuvieran a los viajeros, como ahora sucede, con vergüenza nuestra?. Deben restaurarse los puentes, destruidos en muchos puntos con perjuicio de los transeúntes, y construirse en todo el reino fortalezas que sirviesen a la vez de adorno y defensa...”, Juan de Mariana, *La Dignidad Real y la educación del rey (De Rege et regis institutione)*, *Op. cit.*, p. 359.

<sup>31</sup> *Op. cit.*, pp. 361-362.

<sup>32</sup> Juan Antonio Bonachia Hernando, “Obras públicas, fiscalidad y bien común en las ciudades de la Castilla bajo-medieval”, en José María Monsalvo Antón, ed., *Socieda-*

nente del rey consolidado a lo largo de este proceso era complemento que fortalecía y daba cohesión a esa plataforma, pues el mencionado instrumento legislativo le obligaba, en caso necesario, a aplicarlo para expropiar heredades y construir en ellas puentes y calzadas (*Tercera Partida*, XVIII, XXXI). Al enumerar los bienes sobre los que debía extenderse tal régimen de protección, las *Partidas* en suma señalaban los hitos que fundaban la expansión de un espacio originado en la propia intimidad real, al tiempo que aludían a la forma policial que debía regir este proceso<sup>33</sup>.

Desde su mismo origen, una serie de procedimientos de orden administrativo e impositivo daba unidad y cohesión a ese espacio. El mantenimiento de estas infraestructuras se cargaba sobre las rentas de los bienes comunales y sobre la imposición de tributos por el desplazamiento en tal espacio extendido. Su origen no derivaba sólo del acceso, sino de la movilidad en esa plataforma, como indicaba el hecho de que el derecho de portazgo no solo financiaba las reparaciones de las murallas, sino también la de los puentes y calzadas más allá de ellas (*Quinta Partida*, VII, VII; *Tercera Partida*, XXVIII, X). Adicionalmente, a las rentas concejiles podía añadirse el repartimiento de contribuciones entre los vecinos, conforme a su capacidad (*Tercera Partida*, XXXII, XX)<sup>34</sup>.

En este contexto, la inclusión de los caminos en el dominio público determinaba la implantación forzosa en ellos de la llamada *paz del rey*, parte importante del concepto general de armonía, seguridad y paz en los reinos, e idea matriz de los fines del poder público de origen aristotélico. Al enunciar este principio, el administrativista Villar Palasí se apoyó en el silogismo planteado por Loyseau en su *Traité des seignures*, para afirmar que, dado que al Príncipe le correspondía tanto la guarda del orden público como la representación de las cosas del público, y tales eran los caminos, la seguridad de estos competía al rey, como, por

---

*des urbanas y culturas políticas en la Baja Edad Media castellana*, Salamanca: Universidad de Salamanca, 2013, p. 23.

<sup>33</sup> “Apostura et nobleza del regno es mantener los castiellos, et los muros de las villas, et las otras fortalezas et las calzadas, et las puentes et los caños de las villas, de manera que non se derriben ninse desfagan. Et como quier quel pro desto pertenesca a todos, pero señaladamente la guarda et la femencia destas labores pertenesce al rey...” (*Tercera Partida*, XXXII, XX), Op. cit., p. 24, así como IDEM, “El agua en las Partidas”, en María Isabel del Val Valdivieso, Juan Antonio Bonachia Hernando, coords., *Agua y sociedad en la Edad Media hispana*, Granada: Universidad, 2012, p. 13-64, pp. 34-35.

<sup>34</sup> Juan Antonio Bonachia Hernando, “Obras públicas, fiscalidad y bien común...”, *op. cit.*, p. 25.

lo demás, expresaba la *Tercera Partida, título XXIX, ley VII*<sup>35</sup>. La consagración de esta *paz del camino* fue una preocupación permanente de la legislación castellana, desde el Fuero Real a la Instrucción de Corredores de 28 de noviembre de 1648, pasando por la señalada Partida o el Ordenamiento de Alcalá<sup>36</sup>.

Paz del camino, dominio eminente del rey e idea de Corte constituían una amalgama de imposible diferenciación. Desde el lugar de procedencia de las decisiones, emanaba un sentido cohesivo del espacio en el que eran aplicadas, cuya concreción doctrinal derivaba y estaba asociada a la idea de Corte. Era esta la que significaba jurídicamente al camino, la que garantizaba el acceso de todos al mismo, la que impedía construir en su servidumbre, y la que agravaba la penalidad sobre los delitos cometidos en él. Dado que, en este sentido, la faceta más decididamente protegida en este ámbito jurídico especial era la seguridad, la aludida paz que Rafael Gibert llamó “paz especial del camino”<sup>37</sup>. Con esta idea estaba asimismo relacionado cierto sentido de homogeneidad administrativa, en el que una serie de dispositivos explícitos o metafóricos, según la mayor o menor cercanía al lugar más continuo de permanencia real, hacían patente la articulación integrada de todo un aparato administrativo cuya cohesión nacía de la persona real. De aquí derivó la fijación posterior de órdenes en la red viaria, encabezada por aquellos que en primer lugar esparcían esta esencia cortesana, según la propia *Recopilación*, los *caudales* o *cabdales*, o *cabezales* o *capitales*, “por ser cabeza de donde se derivan otros como miembros, o porque dirigen, o guían a lugares, que son cabeza de otros”<sup>38</sup>. Esta cohesión se apreciaba ya en el *Reportorio* de Hugo de Celso de 1553, donde los caminos caudales y públicos eran definidos como aquellos que comunicaban una ciudad y otra y debían ser guardados y amparados por la autoridad regia<sup>39</sup>. A este fenómeno de emanación cortesana de raíz doméstica se

---

<sup>35</sup> José Luis Villar Palasí, “Poder de policía y precio justo. El problema de la tasa de mercado”, *Revista de Administración Pública* 16 (1955) pp. 11-83.

<sup>36</sup> Pedro García Ortega, *Historia de la legislación española de caminos y carreteras*, Madrid: MOPU, 1982, pp. 33, 34 y 38.

<sup>37</sup> Rafael Gibert, “La paz del camino en el Derecho medieval español”, *Anuario de Historia del Derecho Español* 27-28 (1957-1958), pp. 831-852; Pedro García Ortega, *Historia de la legislación española de caminos...*, *op. cit.*, pp. 34-36.

<sup>38</sup> Ley III, Título IX, y ley I, Título XII, del libro octavo, *apud* Tomás Manuel Fernández de Mesa, *Tratado legal, y político de caminos públicos, y possadas...*, En Valencia: por Joseph Thomás Lucas, 1755, p. 33.

<sup>39</sup> *Op. cit.*, p. 33.

asociaba, a su vez, la imposibilidad de enajenación o de apertura y cierre de los caminos públicos sin licencia explícita conferida por el rey y su Consejo<sup>40</sup>.

## 2. El Gobierno doméstico extendido y las metáforas de reducción e integración espacial

Entre las virtudes que la tratadística clásica atribuía al buen *paterfamilias* destacaban las de buen juez y buen administrador, puesto que la justicia y la cumplida subsistencia eran garantía de pervivencia de la familia como núcleo social. Tales eran también las atribuciones fundamentales del príncipe en la transposición de ese rol al conjunto de la república, y a ello no fue ajena la gestión de los caminos e infraestructuras de los reinos castellanos, que acogió así, entre otras muchas materias, la manifestación de la dimensión jurisdiccional y administrativa de la persona real, no siempre fácilmente distinguibles dada la primacía de la primera en el carácter del rey moderno. En cualquiera de los casos, esta tarea era desempeñada por el rey en el espacio restringido significado por la Cámara Real, fuese en un sentido metafórico o demediado como el representado por el corregimiento o la audiencia y chancillería, o metafórico y material como el representado por el Consejo Real. Esta dimensión, la espacial, tenía importancia capital, pues inducía desde su propio origen un fenómeno de ampliación e integración en ese orden plenamente coherente con la funcionalidad propia de caminos y puentes, que ganaban así un sentido más allá del meramente material.

La sustanciación de esta tarea se producía en un espacio reservado y restringido como el representado por la Cámara Real. En sí mismo este proceso de integración implicaba otro simbólico de continuidad espacial. No es descabellado deducir este sentido de la suma de una serie de evidencias. Concluida la referida Consulta de Viernes, el Presidente y los camaristas se internaban en la Cámara Real del Alcázar de Madrid, y a través de diferentes estancias llegaban hasta la llamada Galería Dorada, que Gómez de Mora definía en su conocida relación de 1626 como “passo de los demás apposentos del rey”<sup>41</sup> (número 10 de la

---

<sup>40</sup> *Op. cit.*, p. 46.

<sup>41</sup> Esta y las siguientes citas, tomadas de *Juan Gómez de Mora (1586-1648), arquitecto y trazador del rey y maestro mayor de obras de la villa de Madrid: Museo Municipal, mayo 1986*, Madrid: Concejalía de Cultura, 1986, pp. 378-397, p. 381 (transcrito por Mercedes Agulló).

ilustración adjunta). En ella se encontraba uno de los cuatro cubos de la fachada del río (número 18), “apossento en que están todas las traças de las Casas Reales para las obras, y relaciones de los caminos tocantes a los Reynos Despaña que están a cargo del Traçador Mayor del Rey y maestro de sus obras”<sup>42</sup>. Es decir, los elementos indispensables para la construcción del espacio cortesano: dispersión del *palatium*<sup>43</sup> y caminos. En ese instante compartían un mismo espacio tales elementos testimoniales de reducción representativa de un patrimonio extendido de orden doméstico y los oidores del Consejo que compartían la condición de camaristas, es decir, los ministros que acumulaban las diferentes parcelas del gobierno real de base *oeconómica*: la gracia, la justicia y la administración. Aquellas que definían al padre como un ser dadivoso, equitativo y diligente con sus hijos. Entretanto, en el aposento contiguo (número 12), el situado junto al Salón de Comedias, el rey despachaba como cada viernes con el Presidente de Castilla, estancia en la que también lo hacía cuando era necesario con el resto de los Presidentes, y cuyo rango en la intimidad regia venía señalado porque el rey dormía en ella en ocasiones<sup>44</sup>. Importa subrayar que la presencia de los referidos materiales cartográficos y escritos en la Cámara Real iba más allá del

---

<sup>42</sup> Tan importante espacio, pintado al fresco por Gaspar Becerra, mereció la atención de Vincencio Carducho, *Diálogos de la pintura, su defensa, origen, esencia, definición, modos y diferencias...* Impreso con licencia por Fr[ancisc]o Martínez, Año de 1633, f. 153v.: “... subientes en lo baxo a la redonda dél están puestos estantes de madera de nogal tallados de medio relieve y dorados sus perfiles, en que están las traças y papeles tocantes al ofiçio de traçador, que se dedicó desde sus principios por el ínclito y esclarecido rei don Felipe II para este efeto...”. Serían los planos salvados *in extremis* del incendio de 1734, dispersos a partir de entoces en diferentes sedes provisionales, Pedro Moleón Gavilanes, “Las casas de oficios del Escorial en seis planos inéditos de su arquitecto: Juan de Herrera”, *Revista del Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España* 64 (1983) pp. 12-27, p. 12.

<sup>43</sup> Claudio Sánchez Albornoz, “El Palatium Regis asturleonés”, *Cuadernos de Historia de España* 59-60 (1976) pp. 5-77; Luis Suárez Fernández, “Origen y evolución del Palacio Real...”, pp. 27-34; José Ángel García de Cortazar-Esther Peña Bocos, “El *palatium*, símbolo y centro de poder en los reinos de Navarra y Castilla en los siglos X a XII”, *Mayurga* 22-1 (1989) pp. 281-296; Andrés Gamba Gutiérrez, “El *Palatium* y la *domus regis* castellanoleonese en tiempos de la dinastía pamplonesa, en IDEM-Félix Labrador Arroyo, coords., *Evolución y estructura de la Casa Real de Castilla*, II, Madrid: Polifemo, 2010, pp. 11-63.

<sup>44</sup> Además, al respecto, Rosario Díez del Corral, “El Alcázar de Juan Gómez de Mora”, en F. Checa, dir., *El Real Alcázar de Madrid*, Madrid: Nerea, 1994, pp. 152-158, p. 153.

cumplimiento de sus funciones de custodia, e implicaba la integración figurada en ese ámbito de una continuidad espacial.

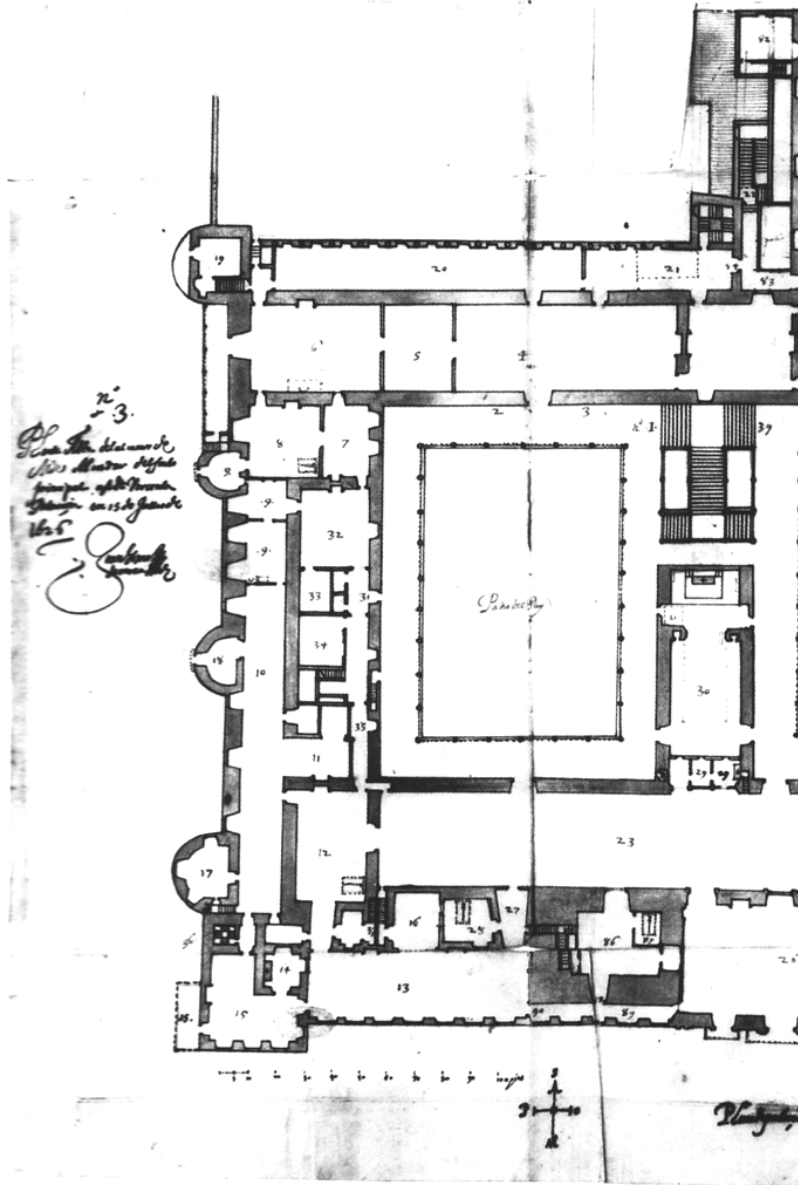


Fig. 1. Ala oeste de la planta principal del Alcázar de Madrid. Fragmento de traza de Juan Gómez de Mora, 1626 (Biblioteca Apostólica Vaticana)

No dejaba de ser la misma instrumentación que permitía, a través de las herramientas administrativas que ofrecía la Cámara de Castilla, la

posesión simbólica del territorio en términos corográficos o geográficos y estadísticos representada, respectivamente, por la conocida serie pictórica de Anton van den Wyngaerde (1562-1570)<sup>45</sup> y por las *Relaciones topográficas* (1575-77)<sup>46</sup>, o, ya en el siglo XVIII, por el catastro de Ensenada<sup>47</sup>. En rigor, esta conciencia de integración sintonizaba con el valor propio de tales representaciones cartográficas y pictóricas en el mundo moderno. La suma de una imagen cartográfica crecientemente fiel a la realidad geográfica, y su elaboración de orden industrial a través de la imprenta, posibilitó una difusión prácticamente ilimitada de los mapas, mientras las ideas artísticas del Renacimiento perfeccionaron las representaciones iconográficas de los paisajes urbanos<sup>48</sup>. Se ofrecían así instrumentos útiles para aprehender una realidad extensa y reducirla a la escala de un ámbito limitado, como el espacio doméstico real. Las nuevas publicaciones y representaciones de este tipo poseían desde un principio la conciencia de tener esa función reductora, como se afirmaba explícitamente en la introducción del *Civitates Orbis Terrarum* de Georg Braun<sup>49</sup>, que, significativamente, formaba parte de la biblioteca de la Torre Alta del Alcázar madrileño, entre otras obras de la misma cla-

---

<sup>45</sup> Alfredo Alvar Ezquerro-Richard Kagan, *Spanish cities of the Golden Age: the views of Anton Van den Wyngaerde*, 1989 (Hay versión española: Richard L. Kagan, dir., *Ciudades del Siglo de Oro: las vistas españolas de Anton Van Den Wyngaerde*, Madrid: El Viso, 2008).

<sup>46</sup> Carmelo Viñas-Ramón Paz, *Relaciones histórico-geográfico-estadísticas de los pueblos de España hechas por iniciativa de Felipe II. Reino de Toledo, primera parte*, Madrid: CSIC, 1951; Alfredo Alvar Ezquerro, *Relaciones topográficas de Felipe II. Madrid*, 3 vol., Madrid, CSIC, 1994; , *La mentalidad en Castilla la Nueva en el Siglo XVI: religión, economía y sociedad según las "Relaciones Topográficas" de Felipe II*, Madrid: EDES, 1986.

<sup>47</sup> Concepción Camarero Bullón, *Madrid y su provincia en el catastro de Ensenada*, II: *Los pueblos de Madrid, 1750-1759*, Madrid: Ediciones del Umbral, 2005, pp. 15-18.

<sup>48</sup> Joaquín Gil Sanjuán, "Relatos históricos y representaciones visuales del Siglo de Oro según los viajeros extranjeros", en IDEM-M<sup>a</sup>. Isabel Pérez de Colosia, *Imágenes del poder. Mapas y paisajes urbanos del Reino de Granada en el Trinity College de Dublín*, Málaga: Junta de Andalucía, Equipo Interdisciplinar Málaga Moderna, 1997, pp. 181-204.

<sup>49</sup> "Resultará más agradable que uno en su propio hogar, lejos de todo peligro, se complazca en la contemplación de los grabados y en la lectura de los textos que los acompañan, donde se describe y representa globalmente la tierra", Georg Braun-Frans Hogenberg, *Civitates Orbis Terrarum*, 6 vol., Colonia, 1575-1618, prefacio del volumen III, de 1581, y que tomo de Joaquín Gil Sanjuán, "La imagen de la España oficial del Siglo XVII a través de los relatos de extranjeros", *op. cit.*, p. 12.



se<sup>50</sup>. No era de extrañar, por lo tanto, que el gobierno real se ajustase también a tal ficción de reducción a escala, adaptada a los márgenes fijados por su propia entidad, y a la satisfacción de las obligaciones en el orden *oeconómico* que le eran propias.

Se consumaba así un verdadero programa de conocimiento y aproximación de la realidad doméstica extendida, realizado a escala humana y con una vocación comprensiva de orden aristotélico, como se aprecia, por ejemplo, en el interés del cuestionario de las *Relaciones* de 1575 por ubicar los pueblos en el espacio geográfico conforme a referencias naturales. Así, la pregunta número 13 se interesaba por el nombre “del primer pueblo que hubiese, yendo del lugar donde se hiciese la dicha relación, hacia donde el sol sale, y las leguas que hasta él hubiese, declarando poco más o menos si el dicho pueblo está directamente hacia donde el sol sale, o desviado algo al parecer, y a qué mano; y si las leguas son ordinarias, grandes o pequeñas, y por camino derecho o por algún rodeo”<sup>51</sup>, y las sucesivas preguntaban por los pueblos dispuestos hacia mediodía, poniente y norte o cierzo. El interés por el espacio natural precedía a la explotación económica, como atestiguaban las preguntas entre la 17 y la 21, consagradas, sucesivamente, a la calidad de la tierra (caliente o fría, llana o serrana, rasa o montuosa y áspera, sana o enferma); si era montuosa, la abundancia o no de su foresta y, en su caso, la sierra en que se hallaba o las que estaban en sus cercanías. En cuanto al valor de las referencias naturales como herramienta para situar determinada población, este último punto era sumamente ilustrativo: “19. Si estuviese en serranía el pueblo, cómo se llaman las sierras en que esté, o que estuvieren cerca de él y cuánto está apartado de ellas, y a qué parte le caen, y de dónde vienen corriendo las dichas sierras, y adónde van a parar”. Otro tanto se puede decir del punto siguiente, consagrado a los ríos: “20. Los nombres de los ríos que pasaren por el dicho

---

<sup>50</sup> La presencia de obras así en esta biblioteca se integraba en tales coordenadas de reducción de orden doméstico, dado que se empezó a formar a comienzos del reinado de Felipe IV, en la nueva torre que Felipe II había adosado a la esquina noroeste del Alcázar. De ella formaba parte una sección que, aparte de la mencionada (número 20-7) y otras obras de cosmografía indiana o italiana, también contenía el *Theatro de la tierra universal* de Ortelius, en su edición de Amberes, 1588. Al respecto, el excepcional estudio de Fernando Bouza, *El libro y el cetro: la biblioteca de Felipe IV en la Torre Alta del Alcázar de Madrid*, Salamanca: Instituto de Historia del Libro, 2005, esp. pp. 340-343.

<sup>51</sup> Francisco Javier Campos y Fernández de Sevilla, *Las Relaciones Topográficas de Felipe II: Índices, Fuentes y Bibliografía*, Separata del *Anuario Jurídico y Económico Escorialense*. San Lorenzo del Escorial, XXXVI-2003, p. 456.

pueblo, o cerca de él, y qué tan lejos, y a qué parte de él pasan, y cuán grandes, y caudalosos son”<sup>52</sup>.

Las últimas preguntas del cuestionario eran, a los aludidos efectos, especialmente significativas, pues denotaban la conciencia de integración espacial mediada representada por las *Relaciones*. La pregunta número 55 se redactaba así: “Si el pueblo fuere pasajero, en qué camino real estuviese, y las ventas que hubiere en la tierra y términos de él, y cuyas son, y lo que valen”<sup>53</sup>. Como ejemplo de la respuesta de un pueblo pasajero, podemos señalar Las Rozas: “55. Iten quanto al capítulo cincuenta y cinco dixerón que este pueblo es pasajero, e cae en camino de Segovia y Valladolid y El Escorial...”<sup>54</sup>. O la de Novés, pueblo de la tierra de Toledo: “... es lugar muy pasagero porque está en el camino real que va de Toledo a Valladolid y a Medina del Campo, y está en el camino real de la Vera de Plasencia para Madrid”<sup>55</sup>. La última pregunta, la número 57, demandaba toda cosa notable y digna de conocerse sobre la población, útil para la historia y descripción, “aunque no vayan apuntadas, ni escritas en esta memoria”. El asiento original de las preguntas añadía a continuación unos renglones interesados por los anexos que la población tuviese, su distancia respecto a ella y el número de sus vecinos. A continuación, de mano del secretario Antonio Gracián, quedaban anotados otros dos puntos manuscritos, relativos a los pueblos de señoría u órdenes que hubiese cerca de las poblaciones realengas objeto de la encuesta, indicando de forma aproximada el número de sus vecinos (pregunta número 58) y, finalmente, a la celebración de ferias y mercados en ellas, y su importancia (pregunta número 59)<sup>56</sup>. Tan pormenorizado conocimiento del patrimonio, historia, costumbres, recursos económicos, y prácticas religiosas iba más allá de la inquietud estadística y tenía un sentido de “arcana imperii” o ciencia secreta que remitía a ese mundo reservado y restringido de la Cámara Real<sup>57</sup>.

---

<sup>52</sup> *Op. cit., ibidem.*

<sup>53</sup> *Op. cit.*, p. 460.

<sup>54</sup> José Ramón Sánchez Domingo, *Apuntes para la historia de Las Rozas*, *op. cit.*, p. 30.

<sup>55</sup> Noel Salomon, *La vida rural castellana en tiempos de Felipe II*, *op. cit.*, p. 85. Esta obra incorpora un mapa viario elaborado con las respuestas dadas por los diferentes municipios a las *Relaciones* en este punto (apéndice XI).

<sup>56</sup> Francisco Javier Campos y Fernández de Sevilla, *Las Relaciones Topográficas de Felipe II: Índices, Fuentes y Bibliografía*, *op. cit.*, p. 461.

<sup>57</sup> María M. Portuondo, *Ciencia secreta: la cosmografía española y el Nuevo Mundo*, Madrid: Iberoamericana, 2013.

En el sentido inverso, tal ficción era la que permitía transferir a los jueces y comisarios reales el ejercicio *in situ* de los sentidos regios, aplicados sin mediaciones por el rey en la Cámara Real para la resolución jurisdiccional y gubernativa. La conocida como “vista de ojos”, en la que tales comisionados acudían físicamente a determinado lugar para sustanciar pruebas u otros trámites necesarios para la resolución de un procedimiento administrativo o jurisdiccional, no dejaba de ser un ejercicio delegado de la vista real. A este respecto, en la *Empresa* LVII de Saavedra Fajardo se lee que los Consejos eran “los nervios ópticos, por donde pasan las especies visuales, y el Rey el sentido común que las decierne”<sup>58</sup>. El enfoque organicista del autor correspondía bien con tal ficción integradora, y excedía ampliamente el estricto ámbito jurídico o administrativo. En definitiva, la transferencia de las decisiones reales desde el espacio reservado del rey al territorio tenía la consecuencia de crear una espacialidad continua de orden político, administrativo y jurisdiccional, que daba al territorio de los reinos una calidad cortesana; originaba una idea difusa de “espacio cortesano” en esos órdenes. Bajo toda esta serie de artificios descritos que hacían patente la territorialización del poder latía la expansión del gobierno regio de matriz doméstica nacido en la Cámara Real y transferido por el Consejo Real al espacio territorial, en un plano *oeconómico*. De tal modo que el Consejo no era un elemento estanco constitutivo de la Corte, sino una manifestación jurisdiccional relacionada con la Casa Real, actuante en un espacio extendido ante la necesidad de articular obligaciones domésticas del rey que excedían el límite estricto de su Casa.

Sobre tales fundamentos, parece evidente la virtualidad de los caminos en la vertebración de ese espacio y, en consecuencia, su construcción y mantenimiento se sometió a los referidos procedimientos de ficción integradora, como puede apreciarse en el caso del puente de Almaraz o de Albalá, en la hoy provincia de Cáceres, al que ha consagrado un muy útil estudio Ana Castro Santamaría. Situado en el Camino Real de Toledo a Andalucía, y paso obligado en la ruta entre Madrid y Lisboa, fue uno de los puentes más estratégicos e imponentes construidos en la Edad Moderna. Su planeamiento databa de finales del siglo XV, pero sería en la década de 1530 cuando la Mesta impulsó su

---

<sup>58</sup> Diego Saavedra Fajardo, *Idea de un príncipe político christiano, representada en cien empresas. Va enmendada en esta sexta impresión de todos los yerros que avía en las otras...* En Valencia, por Francisco Ciprés, en la calle de las Barcas, año 1675, pp. 388-389.

construcción. Como parte de la Cañada Leonesa Occidental, esta institución estuvo muy interesada en ella, pues en ese punto los hermanos mesteños se veían obligados a vadear el Tajo en barcas pertenecientes al concejo de Plasencia, que cobraban el correspondiente derecho<sup>59</sup>. Esto explica su resistencia a la construcción del puente, que no sería vencida hasta la década de 1530. Sin embargo, desde mediados de 1534 los trabajos cesaron y, con ello, los aparejos se deterioraron y se llegó a vender algunos de los materiales. El agotamiento del repartimiento fijado y las irregularidades cometidas por los oficiales de la obra se combinaron para desembocar en esta situación, que atrajo la atención del Consejo Real, en las descritas coordenadas del gobierno doméstico regio extendido. La importancia estratégica del puente para las comunicaciones castellanas, el gran contorno servido por él, propició que publicase una Provisión Real el 3 de febrero de 1536 en la que recalca que “en el edificio de la puente que se haze sobre el río de Tajo, que es tan importante, no se pone el recaudo que es razón ni los dineros que para ello ay se gastan segund e como deven” para comisionar seguidamente el desplazamiento de un oidor del Consejo Real para inspeccionar el estado de la obra e impulsar su continuación. Conforme a lo dicho, se producía un ejercicio delegado de los sentidos regios, una “vista de ojos” que materializaba ese gobierno de orden *oeconómico*, favorecida en este caso porque la presidencia de la Mesta era desempeñada por un consejero de Castilla.

Así, el licenciado Pedro Girón visitó la obra, acompañado del corregidor de Plasencia, Hernando de Barrientos, y dos regidores de ese concejo. Al año siguiente Girón repitió la *visita*, que también tuvo lugar en 1538 y 1539 con otros responsables. Si en un principio Girón se había limitado a tomar algunas decisiones de orden económico, a lo largo de estas sucesivas comisiones se apreció cómo la especialización funcional impulsada por la dinámica de la *encomienda* en el seno del Consejo convertía a los miembros del Consejo en autores de acuerdos de marcado orden técnico. Aunque tales acuerdos respondían al consejo de peritos en la materia, su cariz sería *a priori* impensable en un ministro de formación netamente letrada, pero con ello, se hacía patente la diversidad de materias sometidas al gobierno del Consejo Real, tan amplia como las manifestaciones de la realidad y la naturaleza en un orden aristotélico. De este modo, el 4 de marzo de 1539 fue su compañero el li-

---

<sup>59</sup> Sobre la cultura mesteña y el paso de las cañadas, cfr. Pedro García Martín, *El patrimonio cultural de las cañadas reales*, Valladolid 1990.

cenciado Mercado quien autorizó, a propuesta de los maestros de obras, la eliminación de uno de los tres arcos originalmente proyectados para el puente, además de sacar por separado a subasta las obras de carpintería y cantería. El año siguiente, quien se desplazó a controlar las obras, tras hacerlo en el puente de Medellín sobre el Guadiana, fue el licenciado Alderete, en su doble condición de presidente de la Mesta y oidor del Consejo<sup>60</sup>. En su mandato, ordenaba al aparejador sustituir ciertas hiladas por otras nuevas. En 1541 Alderete también se desplazó a Almaraz, principalmente para, ante el ritmo que se había conseguido dar a la obra, ordenar al regimiento placentino que enviase a visitar la obra cada mes, y el corregidor o su teniente lo hiciesen en persona en octubre y abril de cada año. No obstante, la obra avanzó mal a partir de entonces, y tan pronto como el año siguiente las cimbras estaban caídas<sup>61</sup>. La magna obra atrajo en 1577 la atención del *pelegrino curioso* y es una de las fuentes que nos permiten conocer su evolución posterior:

“Otro día fue a Almaraz, y notó su bravíssima puente que Tajo allí tiene, que es alabada, y con razón, por su obra grande y dificultosa, y por cierta concavidad o cartabón, baxo o tuerto, donde una vez por no entender esta primor, cayó la obra y mató infinita gente. Hízose reinando la Majestad Cesaraugusta del Emperador Carlos V, padre del rey Felipe, el año de mil quinientos cincuenta y dos; fue a costa de Plasencia y su tierra. Fue el maestro Pedro de Uría, y ella cierto mereze toda esta especulación. Tiene la sindria (léase cimbra) en cuadrángulo, por la vuelta de las arcadas o de ancho treinta y cinco palmos y los lados cincuenta y cinco, y tiene cada arco de cabo a cabo ochenta y ocho pasos de a tres pies cada uno, y la rueda que hace la sindria veinte y cinco pasos. Tiene también muy grande arrequive de cal y canto. A la larga está todo lo hueco enlosado, y lo demás empedrado. Tiene de largaria doscientos y treinta y cinco pasos del Pelegrino; dos humilladeros, el uno con una cruz con una Nuestra Señora de los Dolores; el otro con una imagen de Nuestra Señora de

---

<sup>60</sup> Compartió la presidencia de la Mesta con el licenciado Briceño en el bienio 1540-41. Pedro Gan Giménez, “El Consejo Real de Castilla: tablas cronológicas (1499-1558)”, *Chronica Nova: Revista de Historia Moderna* 4-5 (1969), pp. 5-179, pp. 120-123.

<sup>61</sup> Tomo todo lo relatado de Ana Castro Santamaría, “Nuevos datos sobre la construcción del puente de Almaraz (Cáceres)”, *Archivo Español de Arte* 319 (2007) pp. 289-306, pp. 289-302. Asimismo, Vicente Machimbarrena, “Puentes sobre el río Tajo. III. Provincia de Cáceres. Puentes del Cardenal, Almaraz, Alarza y Conde”, *Revista de Obras Públicas* 2467 (1926) pp. 521-524.

alabastro, y debaxo las armas imperiales y las de Plasencia. Es la altura de ella grande, y no tiene sino dos ojos”<sup>62</sup>.

Es necesario citar también en este contexto, respecto a la delegación integradora de los sentidos regios, aplicados al ejercicio gubernativo, la labor ejercida por los verederos, una vez aprobado el repartimiento para la construcción de un puente, de la que en última instancia dependía su fiabilidad, subrayada por el profesor Bravo Lozano<sup>63</sup>.

En situaciones de estabilidad más o menos continua de la persona real, el mantenimiento y conservación de las vías de comunicación se encauzaba por los jueces de asiento, de forma jerárquica y al margen de su proximidad física a la vía en cuestión. La adecuada conservación de la red viaria -entre otras infraestructuras de interés público- era una de las funciones especialmente encargadas a los corregidores, conforme al número XXIII de los Capítulos que les fueron conferidos en 1500: “Otrosí que vea cómo están reparadas las cercas, e muros, e cavas, e los puentes e los pontones, e alcantarillas, e las calçadas en los lugares donde fueren menester e todos los otros edificios e obras públicas: e sino estovieren reparadas den orden cómo se repare con toda diligencia”<sup>64</sup>. La materia fue atendida seguidamente en diferentes disposiciones, caso de la *Instrucción* dirigida a los alcaldes mayores de los tres adelantamientos de Castilla, León y Campos, dotados de una *Instrucción* propia en 1534 que reproducía buena parte de los primeros y, en consecuencia, de la ley 60 del *Ordenamiento* de Toledo. La construcción, reparación y manteni-

---

<sup>62</sup> Bartholomé de Villalba y Estaña, *El pelegrino curioso y grandezas de España*, I, prólogo de Pascual de Gayangos, Madrid: Sociedad de Bibliófilos Españoles, 1886, p. 250. El puente sería parcialmente volado en 1809, en el curso de la Guerra de la Independencia, y reconstruido tras muchos avatares en 1844, Daniel Crespo Delgado, *Preservar los puentes: historia de la conservación patrimonial de la ingeniería civil en España (Siglo XVI-1936)*, I, Madrid: Fundación Juanelo Turriano, 2017, pp. 129, 131 y 159-165. Está situado en el término municipal de Romangordo.

<sup>63</sup> Jesús Bravo Lozano, “Aliviar a los vecinos: el Consejo de Castilla y las Obras Públicas en el reinado de Carlos II...”, *op. cit.*, p. 286.

<sup>64</sup> A su vez, el capítulo XXXIII se dirigía a garantizar la pericia de los oficiales encargados y la equidad del presupuesto señalado, *apud* Pedro Núñez de Avendaño, *De exequendis mandatis regum Hispaniae...*, Salamanca: Juan de Cánova, 1564, s.f. de su obra. Asimismo, Jerónimo Castillo de Bobadilla, *Política para corregidores y señores de vasallos, en tiempo de paz, y de guerra, y para jueces eclesiásticos y seglares y de sacas, aduanas, y de residencias, y sus oficiales y para regidores, y abogados, y del valor de los corregimientos, y gobiernos realengos, y de las Ordenes*, II. Madrid: Boletín Oficial del Estado, 1978, Capítulo V “Como ha de proceder el Corregidor en reparar y hazer obras publicas”, pp. 70-85.

miento de puentes, pontones y calzadas tuvo gran relevancia en ellos si se considera que su espacio geográfico estaba regado por numerosos ríos<sup>65</sup>.

Al margen de derivar de iniciativa del rey o del Consejo -o de respuesta de este a solicitud de los municipios, elevada a Consulta de Vienes (sobre las que me extendiendo seguidamente)-, lo cierto es que son numerosos los ejemplos que evidencian tal ocupación por parte de los corregidores. En Valladolid, a 30 de junio de 1537, el emperador ordenó al receptor general de penas de cámara, Juan de Vozmediano, pagar al corregidor de Plasencia, Hernando de Barrientos, la cantidad de 40.000 mrs. de ayuda de costa, por la referida ocupación en la obra del puente de Albalá sobre el Tajo<sup>66</sup>. De la eficacia del corregidor en la ejecución y control de las obras públicas dependía la propia seguridad y pervivencia de las ciudades que gobernaban, especialmente en el caso de aquellas expuestas a riesgo de agresión militar, caso de Cádiz. En el contexto de la construcción de torres de vigía y defensa en el reino de Murcia y costa de Andalucía en 1576, Felipe II urgió al Consejo atender a la situación creada por la muerte del maestre mayor del puente de Zuazo, que paralizó sus obras y, con ello, prolongaba el aislamiento de la ciudad respecto a Jerez y Puerto Real, de las que la ciudad recibía socorro en caso de ataque. En respuesta, el organismo encargó diligencias al corregidor<sup>67</sup>. El ejemplo gaditano sirve para apreciar que la aludida falta de

---

<sup>65</sup> Pilar Arregui Zamorano, *Monarquía y señoríos en la Castilla Moderna: los adelantamientos en Castilla, León y Campos, 1474-1643*, Valladolid: Junta de Castilla y León, 2000. p. 129-131.

<sup>66</sup> Archivo Histórico Nacional (en adelante AHN). Consejos, leg. 41.054, Cédula Real de esa fecha, señalada por los oidores Polanco, Acuña, Corral, Girón, Leguizamo y Escudero.

<sup>67</sup> AHN. Consejos, leg. 51.364, “La consulta que tubo con Su Mag[esta]d el Señor Liç[encia]do don Her[nan]do de Montenegro en Madrid a nveue días del mes de nouiembre de mill e qui[nient[os e setenta y seys años. Çauala”, número 7. De creer a Agustín de Horozco, la rehabilitación del puente se extendió aproximadamente de 1553 a 1592, siendo impuesto para ella el derecho de un 1 por ciento sobre las mercancías ondeadas (trasladadas sin contratar ni vender de barco a barco) y sacadas del reino, que hasta 1598 había valido 100.000 ducados, la mitad de lo que importaba la reparación de la infraestructura. Al margen de la influencia que su estado tuviera en los efectos del ataque inglés de 1587, el nuevo ataque de 1596 implicó que el cobro de ese derecho fuese suspendido para contribuir a la reactivación comercial y posteriormente arrendado y adulterado, al aplicarse a cualquier mercancía cargada desde tierra, Agustín de Horozco, *Historia de Cádiz*, ed., intr. y notas a cargo de Arturo Morgado García, Cádiz: Universidad de Cádiz-Ayuntamiento de Cádiz, 2001, “Capítulo Undécimo. Famoso puente que da paso desde el Andalucía a la Isla de Cádiz, y su grande fábrica”, pp. 113-115. Rafael A. Ponce Calvo-Francisco Ponce Cordones, *El puerto de*

planificación no implicaba desinterés por parte la corona, como se advirtió asimismo en el caso de los puentes de las Merindades de Castilla Vieja, cuyo corregidor recibió Provisión Real de 30 de abril de 1562 que le instaba a enviar relación de los ríos, puentes, pasos y caminos existentes entre Villarcayo y las Merindades de Losa, Montija y Sotoscueva, así como “qué puentes convendrá hacerse y qué caminos aderezarse, lo que costará hacer todo y a cuya costa será bien se haga”<sup>68</sup>.

Todo ello al margen de las prevenciones en cuanto a cuidado viario tomadas por iniciativa de los concejos, en cumplimiento de sus propias disposiciones en el orden policial<sup>69</sup>. La retribución del corregidor y los regidores de La Coruña y el aderezo de sus calles, caminos y calzadas dependía de los propios de la ciudad, obtenidos de la renta de la cestería, el barco del pasaje y ciertas tiendas<sup>70</sup>. En 1656 Bartolomé de Góngora dedicaba el capítulo III de su *Corregidor sagaz* a la “obligación que tiene el corregidor de hazer reparar los puentes y caminos de su jurisdicción”, hecho que indicaba la recepción de tal uso administrativo castellano en el Nuevo Mundo<sup>71</sup>. La praxis se ajustaba al contexto local en casos como el del Condado de Vizcaya. Una provisión del Consejo Real de 14 de marzo de 1516 validó la solicitud del procurador general de la provincia de ordenar al corregidor y demás jueces de Vizcaya la aplicación de las penas pecuniarias al mantenimiento de los caminos. El territorio era muy sensible a la cuestión, pues todos los meses de mayo los fieles de cada pueblo supervisaban el estado de los caminos reales que lo atravesaban, y debían proponer y presupuestar las obras que estimasen necesarias al corregidor o su teniente antes del 15 de junio siguiente<sup>72</sup>. A ello se unía, además, el libre recurso de las diferentes po-

---

la bahía de Cádiz. *Visión histórica y evolución económica*, Cádiz: Autoridad Portuaria, 1993, pp. 45-46.

<sup>68</sup> Rafael Sánchez Domingo, *Las Merindades de Castilla Vieja y su Junta General*, Burgos: Editorial La Olmeda, 1994, p. 146.

<sup>69</sup> Ejemplos en Francisco Javier Vela Santamaría, “Las Obras Públicas en la Castilla del Siglo XVII...”, *op. cit.*, pp. 126-134.

<sup>70</sup> AHN. Consejos, leg. 7051, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[ñ]or licen[cia]do Núñez de Boçorques en XII de enero de 1590 a[ñ]os”, número 15, pidiendo solución a la gran reducción de esta cantidad a consecuencia del ataque de la armada inglesa.

<sup>71</sup> Bartolomé de Góngora, *El corregidor sagaz: avisos y documentos morales; para los que lo fueren*, ed. de Guillermo Lohmann Villena, Madrid, 1960 [facsimil de la ed. de México, 1656].

<sup>72</sup> *Fueros, privilegios, franquezas y libertades del M. N. y M. L. Señorío de Vizcaya*, Bilbao: Imprenta de la Biblioteca Bascongada, 1897, pp. 188-190 y 267-268.



blaciones del Condado al rey y su Consejo, en términos *oeconómicos*, dirimido a través de Consulta de Viernes. Aunque me extendo sobre ellas en el siguiente epígrafe, adelanto aquí un par ejemplos del ámbito vizcaíno. En 1579, la villa de Valmaseda pidió licencia para echar la cantidad de mil ducados en sisa sobre los mantenimientos, para pagar 500 que adeudaban y reparar caminos y calzadas, lo que el Consejo aceptó<sup>73</sup>. En 1593, eran el concejo y vecinos de la Anteiglesia de Ceauri quienes solicitaban licencia para echar en sisa sobre los mantenimientos hasta 4.000 ducados para reparar con ellos siete puentes de piedra y los caminos reales adyacentes, arruinados por una gran avenida ocurrida el día de San Mateo<sup>74</sup>.

Todavía en tiempo de Felipe IV, cuando la materia administrativa alcanzaría paulatinamente visibilidad y contorno, Bartolomé de Góngora expresó el cauce esencialmente jurisdiccional de la misma:

“Lo que conviene al corregidor es que sea generalmente hábil en todas materias, por lo que se puede ofrecer *en su juzgado*, tal como romperse una puente o pressa de un río, que forçosamente piden preciso reparo”<sup>75</sup>.

En un momento de predominio de la sustanciación de las materias por la vía jurisdiccional, era esta la vía a través de la cual se vehiculaban otras de orden administrativo o gubernativo. La materia administrativa iba así tomando consistencia propia entre las gestionadas por los jueces, por letrados cuya tarea original y principal, inicialmente, era dirimir pleitos por vía judicial, duplicidad que se apreció con claridad en el caso de las Chancillerías y el Consejo Real. Cuando surgía alguna cuestión de índole viaria por el cauce jurisdiccional, sus oidores entendían del pleito, pero también lo hacían en un sentido *oeconómico*. En este orden, tenía una íntima coherencia con el ejercicio concurrente de las atribuciones del rey por parte del Consejo el hecho de que las practicase en su espacio reservado, bien de forma material (en la antecámara en Consulta de Viernes), bien en su propia sede servida por porteros de Cámara pertenecientes a este área del servicio real. Había un itinerario lógico entre el desempeño de tales competencias en el orden doméstico ampliado, y

---

<sup>73</sup> AHN. Consejos, leg. 51.362, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Gamboa en onze de set[iembr]e de 1579”.

<sup>74</sup> AHN. Consejos, leg. 7054, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do don Luis de Mercado en tres de diz[iembr]e de 1593 a[ñ]os”.

<sup>75</sup> Bartolomé de Góngora, *El corregidor sagaz...*, *op. cit.*, p. 133.

la definición paulatina a lo largo de la Edad Moderna de un ámbito meramente administrativo finalmente aportado al régimen liberal, pues este supuso la articulación funcional de tales cometidos abstractos. En ese camino el largo entendimiento de cuestiones relativas a caminos y puentes en las Consultas de los Viernes fue un hito indiscutible.

### **3. Caminos y puentes en las Consultas de los Viernes. Provisiones de diligencias y repartimientos**

La cohesión y articulación del señalado espacio, como resultado de la interacción entre los individuos y los cuerpos sociales que lo conformaban, originaba un proceso que era a un tiempo causa y consecuencia de tal dinámica de integración. Para ello eran imprescindibles unos vectores físicos de agregación, por así denominarlos, que favoreciesen la fusión de ese espacio y permitiesen físicamente el cumplimiento por el príncipe de las obligaciones propias de *paterfamilias*. Puentes y caminos eran los vasos de un sistema capilar que irrigaba tal sentido de pertenencia. Mediante él, emanaba de la Cámara Real un sentido aditivo, que daba coherencia a un espacio continuo, tendente a alcanzar el límite del territorio sobre el que el príncipe ejercía su dominio político y administrativo. Así, gracias a los caminos, pulsión *oeconómica* y unidad territorial se distinguían difícilmente. Conforme a los caracteres señalados, y con toda coherencia, su articulación también formó parte de los asuntos tratados en Consulta de Viernes. En ellas se mostró la bidireccionalidad que regía ese espacio extenso, dado que la iniciativa para acometer la reparación de un puente o su misma construcción solía proceder de la comunidad local que sufría los efectos de su carencia o deficiente estado. Los concejos más prudentes solían pedir en primer lugar provisión de diligencias al Consejo, para advenir su solicitud. Su aprobación por él implicaba materializar la integración espacial demediada que refiero, eliminar el obstáculo de la distancia para que el rey, transpersonalizado -por emplear el término de Nieto Soria<sup>76</sup>- en un juez de comisión, un corregidor, un oidor del Consejo o un alcalde de Chancillería, aplicase sus sentidos en la comprobación *in situ* de lo argumentado.

El material de archivo que aquí ofrezco constituye, hasta donde sé, un material hasta ahora no atendido para conocer el proceso constructivo de los puentes castellanos de la Edad Moderna. Los acuerdos del

---

<sup>76</sup> José Manuel Nieto Soria, “La transpersonalización del poder regio en la Castilla bajomedieval”, *Anuario de Estudios Medievales* 17 (1987) pp. 559-570.

Consejo en Consejo Pleno o en Consulta de Viernes (esto es, el pliego escrito del Consejo Pleno que sí era efectivamente expuesto por el consejero consultante ante el rey) representaban el resultado de la fase deliberativa en torno a las peticiones de los concejos en materia caminera y pontuaria -o directamente de la decisión real- posteriormente plasmada en las respectivas provisiones reales. Para ser completo, el recorrido de los acuerdos aquí contenidos requeriría la mención de las provisiones que dieron forma jurídica a su contenido. En este sentido, es una documentación que puede considerarse complementaria a la utilizada por Aramburu-Zabala, Vela Santamaría y Bravo Lozano para elaborar sus trabajos, fundamentados en las provisiones reales extraídas de la Sección de Registro General del Sello en el Archivo General de Simancas y el Archivo Histórico Nacional, en el último caso. La secuencia quedaría completa con otros materiales también atendidos por el primero, los contratos y pliegos de obra, así como los pleitos a que eventualmente dieran lugar. Pese a que las consultas del Consejo no están ni completas ni sistematizadas, sí suponen una masa documental de dimensión razonable para estudiarla con este propósito, o en relación con cualquiera de los muchos aspectos atendidos por el Consejo, pese a que su dispersión y grandes lagunas ha ofrecido a los estudiosos la impresión de que se había perdido en uno de los muchos avatares sufridos por los archivos españoles.

Con la elaboración de tales acuerdos se consumaba la virtualidad del proceso amplio de integración espacial nacido de la Cámara Real. El ejercicio de tal *vista de ojos* implicaba delegar y dislocar el desempeño de los sentidos aplicados por el rey en audiencia, como se puede apreciar a través de diferentes ejemplos. La ciudad de La Coruña suplicó fuese dada provisión de diligencias al corregidor, para que comprobase la necesidad de que la ciudad recibiese licencia para aderezar y reparar los puentes del Burgo, Aziadama, Sigras, Villalba, Lavandería, Labarca-la y Cela, “todas las quales estauan a media legua y a una y a dos leguas y son entrada y salida de la d[ic]ha ciudad y es paso por donde entran los bastimentos a ella”, y la cantidad fuese repartida entre los lugares que se beneficiaban de ellas. El Consejo concedió lo solicitado, si bien la provisión fue dirigida a la Audiencia de Galicia, y no al corregidor<sup>77</sup>. Por su parte, el lugar de Quemada pidió al Consejo provisión para que el

---

<sup>77</sup> AHN. Consejos, leg. 7051, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Núñez de Boórques en XII de enero de 1590 a[ñ]os”, número 10.a cuestión fue tramitada por el Secretario Zabala.

corregidor de Aranda hiciese diligencias sobre los daños causados a los puentes de la villa por los carros cargados de jaspe que se trasladaban desde la Sierra de Espejón al monasterio de San Lorenzo, lo que fue concedido. La villa de Zazuar consiguió también provisión de diligencias, dirigida a la justicia realenga más cercana, para que hiciese información acerca del puente sobre el Arandilla, río caudaloso, hundido y arruinado por los mencionados carros y las grandes crecientes<sup>78</sup>.

Por su parte, las Siete Merindades de Castilla la Vieja hicieron presente al Consejo que en la ribera del Ebro existía un mal paso de más de una legua de recorrido llamado Los Hocinos que llevaba veinte años sin acondicionar, para suplicar al Consejo provisión de diligencias dirigida al alcalde mayor de las Merindades. Señalaba además la existencia a la salida de ese paraje, en el valle de Valdivieso, de un puente principal descalzado y en peligro de derrumbamiento por avenida. Las Merindades defendieron que era momento adecuado para acometer la reparación, dado que esta no llegaría a los 3.000 ducados, y si se esperaba esa cifra podría multiplicarse por diez. Este argumento del gasto inmediato para evitar uno mayor se repetiría en las solicitudes de los municipios al Consejo, así como la centralidad de la infraestructura en cuestión en la red viaria castellana, aducido también por las Merindades al señalar que ese puente comunicaba Castilla con los puertos de Bilbao, Castrourdiales, Laredo y Portugaleta. Fueron todos argumentos que llevaron al Consejo a emitir provisión de diligencias<sup>79</sup>. Los Hocinos era un difícil paso, en una zona, la del extremo norte de la actual provincia de Burgos, de escarpada orografía, en la que los cauces fluviales determinaban el trazado de los caminos más concurridos, al tiempo que, al descender estos hasta la plataforma del Ebro, dificultaban la construcción y con-

---

<sup>78</sup> Respectivamente, AHN. Consejos, leg. 6898, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Don Pedro Portocarrero en XX de jullio 1584”, número 15 y AHN, Consejos, leg. 6899, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or liçen[cia]do Fran[cis]co de Uera y Aragón en primero de agosto de 1585 a[ñ]os”, número 76. Los puentes de esta zona del valle del Duero han sido estudiados por José Ignacio Sánchez Rivera, *Puentes de la Ribera burgalesa*, Burgos: Diputación Provincial, 2010. Sobre estos en concreto, pp. 53ss., 130, 135, 167-168 y 194.

<sup>79</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Juan Gómez en X de mayo de 1585 a[ñ]os”, número 43, secretario Zabala. Otro ejemplo de provisión de diligencias en el contexto cántabro, en Manuel Vaquerizo Gil-Rogelio Pérez Bustamante, *Colección Diplomática del Archivo Municipal de Santander: Documentos Reales (1525-1599)*, Santander: Ayuntamiento, 1982, pp. 74-76.

servación de infraestructuras. Situado en el camino de Laredo, fue utilizado por Carlos V en su último viaje, de camino a Yuste<sup>80</sup>. En el caso de la villa de Castroverde de Campos, la provisión de diligencias fue pedida para repartir 4.000 ducados entre los pueblos que recibían aprovechamiento, para aderezar dos puentes, cuatro pontones y dos calzadas. Nuevamente, la propuesta se justificaba por el valor estratégico de tales intervenciones en relación con un espacio más amplio: "... ser passo general de los tragineros que traen pescados de Galicia y Asturias p[ar]a Uall[adol]id, Madrid, Toledo y otras partes". El Consejo ordenó diligencias para lo relativo a la reparación de los puentes<sup>81</sup>.

En muchas ocasiones, las diligencias eran pedidas por lugares de orografía abrupta, expuestos a repetidos fenómenos atmosféricos o naturales, o de acceso exclusivo a través de una única infraestructura, para los que el buen estado de sus puentes era sencillamente cuestión de supervivencia. Pese al tono dramático con que solían acompañarlas, sus peticiones no siempre eran atendidas. La villa de San Vicente de la Barquera encareció en 1579 al Consejo los seis años de descuido del puente de la Maza, construido sobre un brazo de mar, a consecuencia de la reducción de los propios que desde entonces padecía. Esta había sido causada precisamente por estar "cayda y desbaratada", por lo que la mayor parte del año no se pasaba por ella y, cuando se hacía, "... es con mucho rriesgo y peligro y se an aogado gentes y cabalgaduras...", por lo que el trato y comercio había pasado al puerto de Comillas, con la consiguiente merma de las rentas reales, dado que este pertenecía al duque del Infantado. Además, el reino de Castilla y Toledo veían disminuida su disposición de pescado fresco y cecial, por todo lo cual la villa solicitó provisión de diligencias, para la reparación del puente y el repartimiento de la cantidad resultante entre los lugares que se beneficiaban de él<sup>82</sup>. En el mismo contexto cántabro, los concejos del valle de Cabezón adujeron

<sup>80</sup> Rafael Sánchez Domingo, *Las merindades de Castilla Vieja y su Junta General*, Burgos: Editorial La Olmeda, 1994, pp. 131-132; Inocencio Cadiñanos Bardeci, "Los puentes del norte de la provincia de Burgos durante la Edad Moderna (I)", *Boletín de la Institución Fernán González* 224 (2002/1), pp. 59-89, pp. 59-60.

<sup>81</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, "Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el Señor L[icencia]do Don Pedro Portocarrero en XIII de junio Mdlxxxu", número IX.

<sup>82</sup> AHN. Consejos, leg. 51.362, "Consulta que hizo con Su Mag[es]t[ad] el S[eñ]or Doctor Auedillo en ueinte y quatro de jullio de IUdlxxix", número 16, a cargo del secretario de Cámara Vallejo. El puente es mencionado en el catálogo de Ángel Vega Zamanillo, *Puentes y túneles históricos de Cantabria*, Santander: Tantín, 1997, p. 63.

ante el Consejo la destrucción de dos puentes de madera por las grandes crecidas del río Saja, "... causa de aogarse mucha gente y mulas...", para solicitar la construcción de otros dos de piedra, por una cantidad equivalente a 4.000 ducados, aduciendo ser paso obligado para otros valles, los puertos de la costa y Castilla. Para justificarlo, solicitaron provisión de diligencias dirigida al corregidor de las Cuatro Villas, previas al repartimiento de la señalada cantidad entre los pueblos que recibirían provecho<sup>83</sup>. El panorama aducido por la villa de Villahoz no fue muy diferente. En ella, las crecidas del río Arlanza habían derribado cuatro pilares del puente, de manera que era obligado vadearlo y como resultado algunos viajeros y bestias habían perecido. Por ello, ante la falta de propios y otros gastos solicitó asimismo provisión de diligencias, previa a repartimiento entre los lugares beneficiados<sup>84</sup>. Si en los dos primeros casos el Consejo no admitió la solicitud, sí lo hizo en este último. No se puede descartar, como motivo de esta variable actitud del Consejo, el abuso de ciertos usos hiperbólicos en esta literatura administrativa, que despertasen su suspicacia.

Cabe añadir, además, que las provisiones de diligencias se caracterizaban por su flexibilidad, por su ágil adaptación a las circunstancias cambiantes que solían afectar el proceso de aparejo o reconstrucción de un puente. Con ello, se hacía práctica la adaptación del Consejo a la cambiante naturaleza, en un orden aristotélico. Por ejemplo, la villa de Langreo hizo saber al Consejo cómo, después de recibida provisión de diligencias para repartir el coste de la reparación de un puente, el río por el que pasaba había variado su madre, por lo que era necesario hacer baluartes y reparos adicionales no contenidos en ella. Por ello pidieron su enmienda, lo que el Consejo concedió<sup>85</sup>. En el caso del lugar de Navaconejo, jurisdicción de Plasencia, pedida licencia para tomar a censo sobre sus propios ochenta y cuatro mil mrs. para reparo de un puente, con la condición de que contribuyesen a él ciertos concejos que también recibían provecho, el corregidor hizo diligencias por provisión del Consejo. Por ellas constó ser muy necesaria la obra y que ascendería a 400 ducados, estimando en 104.000 mrs. la cantidad que podía fijarse para el

---

<sup>83</sup> AHN. Consejos, leg. 6898, "Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or Doctor Juan Fernández de Cogollos en XXXI de agosto de 1584". Número 107, secretario de Cámara Mármol.

<sup>84</sup> AHN, *Ibidem*, Número 106, secretario de Cámara Mármol.

<sup>85</sup> AHN. Consejos, leg. 7048, "Memorial de la consulta que hizo el S[eñ]or Don Ju° de Çuaçola uiernes tres de julio de 1587 a[ñ]os y aunque Su Mag[esta]d estaua aquí por su indisposición no tubo consulta", número 36, secretario de Cámara Zabala.

efecto solicitado por Navaconcejo. Emitida seguidamente por el Consejo provisión para el remate de la obra y presentación del mismo ante él, entretanto fue ejecutada por una cantidad superior a los 277.000 mrs., por lo que el Consejo acordó nuevas diligencias para señalar dónde podía situarse la diferencia entre ambas cantidades, y qué concejos podían contribuir en el principal y réditos<sup>86</sup>.

Eventualmente, el Consejo conservaba además capacidad para corregir una instrucción defectuosa de diligencias por parte de un juez concreto, caso de un remate gravoso para las arcas de cierto lugar. En este sentido, Andrés de Vega, maestro de cantería, se dirigió al Consejo para denunciar las diligencias realizadas por el alcalde mayor de las Siete Merindades para el remate del puente de Quintanilla de Pienza, atribuido a Matías de Castañeda en 5.200 ducados cuando ofrecía 3.600, más 300 de *prometido*. El Consejo no solo aceptó lo propuesto, sino que requirió información al alcalde mayor de su decisión y del estado de la obra<sup>87</sup>. La diversidad de expedientes hasta aquí mencionados implicaba una variada casuística procedimental y documental que dio al espacio cortesano un carácter de anticipo del espacio administrativo definido por el Estado liberal.

En otras ocasiones, era el Consejo el que concedía directamente la provisión de diligencias, ante solicitud de licencia por los diferentes lugares para acometer la obra mediante distintos medios financieros. El más habitual fue la figura del *repartimiento*, que ya hemos visto apuntar en los casos precedentes, para financiar la obra necesaria, justificado generalmente en el ahorro de distancia que suponía en cierto recorrido o la amplitud del término al que sirviera, que solía ser exagerado por los municipios con tal de obtener respuesta favorable. En tales casos el Consejo solía acordar también la correspondiente provisión de diligencias.

La figura del repartimiento estaba íntimamente relacionada con uno de los rasgos propios del reino castellano-leonés desde el bajo Medievo, la ausencia de una política de gasto público por parte de la corona dirigida a sufragar por la vía impositiva la realización de obras públicas. Ello hizo necesario definir otros expedientes financieros orientados a este fin, entre los que descolló el repartimiento, de amplio uso en Castilla dado

---

<sup>86</sup> AHN. Consejos, leg. 6898, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or liçen[cia]do Fran[cis]co de Uera y Aragón en ueznte y dos de junio de 1584 a[ñ]os”, número 50.

<sup>87</sup> AHN. Consejos, leg. 6898, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or lic[encia]do Don Pedro Portocarrero en Madrid XI de mayo MDLXXXIII”, número 42, secretario de Cámara León.

que los servicios aprobados en Cortes tomaron también esta forma<sup>88</sup>. Su cobertura legal procedía de una ley de Juan II aprobada en las Cortes de Madrid de 1433, que obligaba a las ciudades y villas a contar con licencia real para repartir la recaudación de cantidades superiores a los 3.000 mrs.<sup>89</sup>. Pero ya en las Ordenanzas de Alfonso X para el concejo de la ciudad de Segovia, de 1256, se recogían algunos criterios para ejecutar el cobro de pedidos<sup>90</sup>, habituales en Castilla en adelante.

Los ejemplos que pueden mencionarse de provisión de diligencias acordada directamente con tal fin por el Consejo son numerosos. La provincia de Liébana y su cabeza, la villa de Potes, alegaron ante el Consejo la extrema dificultad de paso del camino serrano de tres leguas que les separaba de Castilla, que les obligaba a transportar los bienes a costas, por lo que muchos trajineros habían fallecido, para suplicar licencia para aderezarlo y repararlo, con cargo al repartimiento que sería fijado entre aquellos lugares que se servían de la infraestructura. Adujeron, además, el resultado de provisión de diligencias previamente ordenada al alcalde mayor de la provincia, quien consideraba ser obra muy útil y necesaria, de la que se derivaba provecho para ella, Tierra de Campos y otros muchos lugares, que el Alcalde Mayor cifraba en 172. Pese a que 28 de ellos no lo estimaban así, manifestándose los litigios comunes en la articulación de los repartimientos, el alcalde mayor insistió en que la obra, que montaba 2.300 ducados, era imprescindible y por lo tanto debía extenderse a todos y cada uno de los lugares incluidos en su lista<sup>91</sup>. Se aprecia así cómo la solicitud de repartimiento abría una

---

<sup>88</sup> Rafael Sánchez Domingo, *Las Merindades de Castilla Vieja...*, op. cit., p. 128; Miguel Ángel Ladero Quesada, *La Hacienda Real de Castilla en el siglo XV*, La Laguna, 1973, p. 200.

<sup>89</sup> Las disposiciones relativas en *Reportorio de la Nueva Recopilación de las leyes del Reyno, hecho por el Licenciado Diego de Atiença*. Con privilegio. Impreso en Alcalá de Henares, en casa de Iuán Ñiguez de Lequerica, Año M.D.LXXXI, col. 251-252, "Repartimientos y derramas".

<sup>90</sup> María Asenjo González, "Repartimiento de `pechos´ en Tierra de Segovia", *En la España Medieval* 6 (1985) pp. 717-744; Rogelio Pérez Bustamante, "El marco jurídico para la construcción y reparación de caminos. Castilla siglos XIV y XV", en Pierre Tucco-Chala, *Les communications dans le Peninsule Iberique au Moyen Age: actes du Colloque tenu à Pau les 28 et 29 mars 1980*, París: CNRS, 1981, pp. 161-171.

<sup>91</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, "Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or D[oct]or Lope de Guzmán en postrero de mayo de 1585", número 71, secretario Vallejo. Vista la cuestión en Consejo, se volvió a poner en consulta con parecer conforme al del alcalde naylor, por el licenciado Núñez de Bohórquez, el Doctor Fernández Cogollos y Don Juan de Zuazola, y visto en la consulta de 7 de junio de 1585, se decidió que un relator la volviera a llevar ante él.



larga sucesión de pasos administrativos, sujeta a una casuística particular, hasta que, finalmente, resultaba consumada la obra<sup>92</sup>. Otro ejemplo es el de la villa de Ocaña, que solicitó al Consejo construir un puente sobre el río Tajo y repartir su coste, estimado en 40.000 ducados, en el amplio término que resultaría beneficiado. “Por las diligencias parece que se atajará mucho camino y se quitarán muchos peligros que subceden en las barcas y vados”, a lo que se añadía parecer favorable del alcalde mayor. Con todo, el Consejo decidió que la cuestión fuese recordada más adelante<sup>93</sup>. Por su parte, el lugar de Quintana Entrepeñas, jurisdicción de las Siete Merindades de Castilla la Vieja, expuso el creciente gasto que sería necesario acometer en un puente en muy mal estado que poseía en su término para solicitar al Consejo el repartimiento de 1.500 ducados “atento qué camino pasajero para muchas partes”, ante lo que el organismo acordó abrir diligencias<sup>94</sup>. En todo caso, los ejemplos señalados indicaban que el repartimiento implicaba un procedimiento que ponía en un contexto continuo el vector horizontal del camino, y que remitía a la necesaria preexistencia de un espacio ininterrumpido y amplio, que daba sentido y cohesión a una actuación concreta. La densidad de ese espacio amplio estaba estrechamente relacionada con la multiplicación de tales intervenciones a lo largo y ancho del mismo.

La articulación de un espacio más extenso también fue invocada por los concejos de la tierra del Caurel para suplicar licencia para repartir entre los vecinos de aquella tierra y concejos comarcanos 2.000 ducados para sustituir un puente de madera por otro de piedra. Una constante en los acuerdos era que la amplitud del radio de repartimiento estaba relacionada con el aprovechamiento territorial derivado de la infraestructura, y en este caso los solicitantes añadieron: “y el passo es importante para León, Galicia y otras partes”<sup>95</sup>. Fue el mismo argumento

<sup>92</sup> Miguel Ángel Aramburu-Zabala Higuera, *La arquitectura de puentes en Castilla y León...*, *op. cit.*, pp. 28-30; Francisco Javier Vela Santamaría, “Las Obras Públicas en la Castilla del Siglo XVII...”, *op. cit.*, pp. 268-269; Jesús Bravo Lozano, “Aliviar a los vecinos. El Consejo de Castilla y las obras públicas en el reinado de Carlos II...”, p. 161.

<sup>93</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or D[on] J[ua]n de Çuaçola en çinco de abril de 1585 a[ñ]os”. Cuestión tramitada por el secretario León.

<sup>94</sup> AHN. Consejos, leg. 6898, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Juan Thomás en 6 de julio de 1584”.

<sup>95</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or Fran[cis]co de Uera y Aragón en XII de abril de 1585 años, número 56.

empleado por el concejo de la villa de Aranda para obtener licencia para repartir 2.000 ducados que costaba la reparación de un puente y caminos aledaños dañados por la crecida de los ríos Duero y Bañuelos en el punto en que confluían, dado que “hera de grande aprouechami[en]to y paso para todo el reyno”, si bien el Consejo no concedió lo solicitado<sup>96</sup>. En el ámbito riojano, la villa de Nalda suplicó años después licencia para reedificar un puente sobre el río Iregua, y repartir su coste entre los muchos lugares que se beneficiaban de él, por ser “passo forçoso para muchas partes destes reynos”. Pero el Consejo se limitó a oír<sup>97</sup>. Pese a padecer una situación más grave, la decisión del organismo había sido la misma en lo relativo al concejo de Lences, en la merindad de Bureba, que adujo haberse caído y socavado cinco puentes de piedra en su término a causa de las grandes avenidas sufridas por los dos ríos que pasaban por él, así como “ser caminos muy pasajeros para Vizcaya y la montaña y puertos de mar y para esta Corte y otras partes”, para solicitar repartimiento de 2.000 ducados entre los lugares comarcanos -o echarlos en sisa entre los vecinos-, y ser exentos de contribuir al reparo de otros puentes<sup>98</sup>.

A través de los acuerdos relativos a infraestructuras en Consulta de Viernes, se percibía que la figura del *repartimiento* estaba tocada de rasgos contradictorios. El ejercicio por el rey de sus atribuciones tutoras podía perjudicar a los concejos en esos mismos términos *oeconómicos*. Una de las manifestaciones de la cohesión de un espacio amplio de matriz cortesana, mediante la disposición física de vectores de unión, era la fijación de tales repartimientos, dirigidos a financiar la obra en cuestión entre todos aquellos lugares beneficiados por su construcción o reparación, en medida proporcional, en principio, a unas posibilidades materiales dictadas por su población y recursos. Pues bien, tanto la aprobación de las intervenciones que daban origen a esta clase de repartimientos, como las frecuentes impugnaciones de los mismos eran acogidas por las indicadas consultas, espacio para la queja de concejos pasajeros -como por ejemplo Burgos- que, al tiempo que contaban en su término

---

<sup>96</sup> AHN. Consejos, leg. 51.363, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el s[eñ]or doctor Cogollos en onze de março de 1583 años”, número 24.

<sup>97</sup> AHN. Consejos, leg. 7048, “Memorial de la consulta que hizo el S[eñ]or Fran[cis]co Uera y Aragón biernes diez de julio de 1587 a[ñ]os aunque Su Mag[esta]d estaua aquí no tubo consulta por si indisposición”

<sup>98</sup> AHN. Consejos, leg. 6898, “Consulta que hizo en ausencia de Su M[a]g[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Boórques en XVIII de agosto de 1584 a[ñ]os”, número 42, secretario Zabala.

con puentes estratégicos necesitados de mantenimiento, formaban a su vez parte de los repartimientos fijados para un amplio contorno. Así, el cumplimiento de la función del rey como *paterfamilias*, al tiempo que impulsaba la referida cohesión territorial, derivaba en un efecto contradictorio, la creación de obligaciones tributarias que los concejos no solían contar con medios para afrontar.

Parecida situación padecieron los sexmos y lugares de la tierra de Segovia, que dijeron estar sus puentes arruinados por las grandes crecidas, caso de los de Lumbreras, Guijas Albas, Segoviana, Pirón, Robledo, y otros que salvaban los ríos Voltoya y Tuerto, entre otros, que no podían ser reparados por su cantidad y estar la tierra ya muy gastada por otros muchos repartimientos, para puentes y la navegación del río Tajo. Por ello, suplicó provisión de diligencias para que el Corregidor, con parecer de oficiales y maestros viese y se informase del reparo y costo que sería necesario hacer en tales puentes y pontones y, una vez hechas, las enviase al Consejo para que fuese fijado repartimiento en treinta leguas de contorno. Probablemente por la gran entidad de la solicitud, el Consejo se limitó en este caso a contestar con un mero “Óyese”<sup>99</sup>. Esta serie de puentes tenía relación con la red de vías pecuarias mesteñas (cañadas, cordeles, veredas y sendas) remozada por los Reyes Católicos, cuando el sobrante de una gran derrama aportada por los sexmos de la villa y tierra para la restauración del acueducto fue dedicada a reparar muchos de los puentes de la ciudad y de la tierra<sup>100</sup>.

La naturaleza tributaria y compulsiva del repartimiento, parte del referido proceso de construcción espacial justificada por el principio del *bien común*, solía ser respondida por los lugares incluidos. En muchas ocasiones, el concejo afectado solicitaba directamente la exención de tales repartimientos, para lo que argumentaba unas dificultades que, dado el contexto, el Consejo no solía considerar. En la Consulta de 18 de mayo de 1584, el lugar de Los Ausines adujo el trabajo sufrido en la reconstrucción de un puente propio para solicitar ser eximido mientras durase de los “rrepartimi[ent]os de d[ic]ho lugar que sse an f[ec]ho para otras puentes, calçadas e otros edefiçios en q[ue] r[e]ziben mucho dan-

---

<sup>99</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta que hizo en ausencia de Su M[a]g[esta]d el s[er]en[is]simo Doctor Juan Fernández Cogollos en XII de julio de 1585 a[ñ]os”.

<sup>100</sup> Caso del del arrabal de San Marcos o Puente Castellana, y los del Parral, Bernardos, Guijas Albas, El Espinar, Sotosalbos, Sacramenia, El Escorial, Colmenar de Arroyo o Robledo de Chavela, Miguel Ángel Villanueva de Santos, *Análisis de los libros de fábrica de la Catedral de Segovia, 1524-1699*, Tesis Doctoral, Universidad Complutense de Madrid, 2008, p. 80.

no”<sup>101</sup>. El 29 de marzo de 1585 fue la Merindad de Bureba la que adujo un encadenamiento de circunstancias desfavorables (el granizo en 1583, la esterilidad de 1584, o el pago de 15.000 reales de repartimiento para puentes, sin costar los gastos de mantenimiento de los cinco puentes de piedra y diez de madera de su propio término) para solicitar el relevo en el repartimiento de puentes por un periodo de cinco años, previa información del alcalde mayor del Partido de Burgos, y a contar desde el 1 de septiembre de ese año<sup>102</sup>. La necesidad de mantener puentes propios también fue aducida para solicitar exención de repartimientos en el caso de Vegas del Condado, en atención a que había construido y mantenía dos puentes de madera en ríos caudales que confluían en sus proximidades, así como a la pobreza de sus vecinos<sup>103</sup>. Por su parte, la villa de Aranda de Duero adujo estar “muy gastada” en reparar cinco puentes de su término, para solicitar lo propio para un periodo de veinte años, plazo que seguramente influyó en que el Consejo declinase la solicitud<sup>104</sup>.

El camino, y las diferentes infraestructuras que lo completaban y posibilitaban su uso (puentes, contrafuertes, etc.) era un elemento articulador del territorio, y con esta visión se afrontaba su propia concepción y financiación, aportada desde los núcleos de población del espacio servido por él, tan aparentemente neutro como aprovechable. Que en la maduración de ese espacio intervenía un factor trascendente más allá de la mera comunicación lo indica el hecho de que en la fijación del contorno de los señalados repartimientos no se atendía por lo general a límites de orden jurisdiccional<sup>105</sup>. Era un rango definido por otros pará-

---

<sup>101</sup> AHN. Consejos, leg. 6898, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Chumacero de Sotom[a]yor en diez y ocho de mayo de 1584 a[ñ]os”.

<sup>102</sup> Todo ello no movió al Consejo a conceder lo solicitado, AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or Doctor Juan Fern[án]dez de Cogollos en XXIX de marzo de 1585 a[ñ]os”. Cfr., además Inocencio Cadiñanos Bardeci, “Los puentes del norte de la provincia de Burgos... (I)”, *op. cit.*, pp. 355-374.

<sup>103</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or Franc[is]co de Uera y Aragón en XII de abril de 1585 años”.

<sup>104</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta q[ue] hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Juan Gómez en IX de agosto de 1585 a[ñ]os”, número 29, secretario Vega.

<sup>105</sup> Es este un aspecto apreciado ya por Ignacio González Tascón, *Felipe II, los ingenieros y las máquinas. Ingeniería y obras públicas en la época de Felipe II*, Madrid: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 1998, p. 57, quien afirma que el repartimiento debía ser pagado por igual por todos los habitantes del distrito fijado, y que “no distinguía entre los diferentes territorios o reinos que configuraban España”, si bien se dieron excepciones.

metros. Se hacía patente una unidad espacial de mayor dimensión que la inmediatamente local, que necesitaba una gestión a escala. No dejaba de ser un funcionamiento sujeto a su propia lógica, de naturaleza cortesana. Un ejemplo característico fue el del puente de Montalbán, por la permanencia de las circunstancias que obligaban a su reparación y la amplitud del distrito del repartimiento fijado. Don Juan Pacheco, conde de Montalbán, había hecho relación al rey de que la reparación defectuosa de siete pontones de la puente de Montalbán perjudicaba el trato y paso de la villa, y sus vecinos y hermanos mesteños recibían daño. El Consejo emitió provisión de diligencias, la obra se remató en 35.000 ducados y se fijó el correspondiente repartimiento. Por ejemplo, al concejo de la villa de Cobeña le fueron repartidos 11.500 mrs., de los que pidió provisión al Consejo para hacer *repartimiento menor* entre sus vecinos, petición ante la que el organismo acordó abrir diligencias<sup>106</sup>. Pero la madre del río había variado su curso por ciertas avenidas, y fue necesario añadir nuevas manguardías. La obra se inició, pero nuevas crecientes la habían echado a perder, por lo que se decidió un repartimiento adicional, por un valor de 4.575.000 mrs., conforme contenía la Provisión Real de 4 de julio de 1591<sup>107</sup>.

No obstante, el repartimiento era una herramienta tributaria sujeta a controversia, dado su carácter extraordinario y su elevada frecuencia. Tales rasgos, y su carga exclusiva sobre los pecheros, han llevado a considerarlo un “oneroso gravamen”. Esta es la opinión de Vela Santamaría<sup>108</sup>, y tiene todo el sentido vista desde la perspectiva de los municipios repartidos. Sin embargo, la consideración de otros aspectos quizá autorice a matizar esa opinión, como apunta el trabajo de Bravo Lozano, quien ha interpretado la figura, pese a su carácter tributario, como un “alivio a los vecinos”, como una contrapartida impositiva de una serie de decisiones administrativas que redundaban, a la postre, en beneficio de las poblaciones<sup>109</sup>. Con el paso de los años, la aplicación de los re-

---

<sup>106</sup> AHN. Consejos, leg. 6898, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Don Pedro Portocarrero en XX de jullio 1584”.

<sup>107</sup> Archivo Histórico Municipal de Mérida, leg. 5, capeta 27, repartimiento del puente de Montalbán.

<sup>108</sup> Francisco Javier Vela Santamaría, “Las Obras Públicas en la Castilla del Siglo XVII: un gravamen oneroso y desconocido”, *Studia Histórica. Historia Moderna* 32 (2010) pp. 125-177; Jesús Bravo Lozano, “Aliviar a los vecinos: el Consejo de Castilla y las Obras Públicas en el reinado de Carlos II. Puentes y vecinos”, *op. cit.*

<sup>109</sup> Jesús Bravo Lozano, “Aliviar a los vecinos: el Consejo de Castilla y las Obras Públicas en el reinado de Carlos II. Puentes y vecinos”, *op. cit.*

partimientos mejoró, y, para la altura en la que fija su atención el profesor Bravo, el reinado de Carlos II, eran ya de plena aplicación procedimientos que hacían más llevadero su pago. Para entonces, la localidad beneficiaria de la obra computaba por el doble de vecinos, esto es, a cada vecino se le repartía doble cantidad que a los del resto del término fijado (por lo general, veinte leguas). Respecto a los costos y las frecuentes irregularidades en la fijación y cobro del repartimiento, la cuestión residía en averiguar el grado en que tales gastos eran imputables a la propia obra o a la gestión de la misma. En el primer caso, estaba claro que el pago correspondía a los pueblos, mientras en el segundo, el gasto no venía contenido en la facultad concedida por el Consejo, y este exigía a los pueblos justificar todos sus libramientos. Al tiempo, eran aplicadas rebajas y facilidades de pago.

En suma, la percepción del repartimiento dependía de un frágil equilibrio entre el costo y el beneficio<sup>110</sup>, si bien parece que esta última interpretación casaba mejor con la naturaleza del rey como *paterfamilias*. Especialmente si se toma en cuenta la posición omnisciente del Consejo, que, aún carente de un plan general, apuntaba a una articulación de mayor escala que la local. En este sentido, Vela Santamaría ha señalado que Madrid se vio afectada en raras ocasiones por algún repartimiento, y, cuando ocurrió, le fueron atribuidas cantidades inferiores a las correspondientes por su población. Para este autor, ello se debía al interés del Consejo en que los impuestos madrileños fuesen exclusivamente hacia la corona<sup>111</sup>, pero parece que, como ya he indicado, también operaba la más o menos implícita equivalencia local en un espacio cortesano homogéneo, en el que, con todo, Madrid iba cobrando protagonismo, especialmente llegado el siglo XVII<sup>112</sup>. El potencial perjuicio para un o unos lugares determinados, se traducía en un beneficio a escala comarcal o regional. Esta idea tiene mayor fundamento si se considera que los acuerdos eran tomados por un órgano colegiado como el Consejo, constituido por oidores de muy diferente origen. Al margen de los medios directos e indirectos que poseía el Consejo para fundar sus decisiones (envío de jueces de comisión, petición de información a los ministros locales), la inmediatez en la respuesta denotaba un hecho adicional, relacionado con la composición del Consejo. La diversidad de origen geo-

---

<sup>110</sup> Jesús Bravo Lozano, *op. cit.*, pp. 263 y 275.

<sup>111</sup> Francisco Javier Vela Santamaría, *op. cit.*, p. 138, nota 79.

<sup>112</sup> Miguel Ángel Aramburu-Zabala Higuera, "Todos los caminos conducen a Madrid. Los primeros pasos de la centralización de las comunicaciones españolas", *op. cit.*

gráfico de sus miembros convertía en rara la ocasión en que alguno de ellos no poseía un conocimiento directo del lugar en cuestión, que ponía al servicio de la decisión del organismo colegiado del que formaba parte.

La ejecución de Obras Públicas respondía al principio de necesidad, configurándose paulatinamente el de prevención de la misma. Ibáñez de la Rentería lo expresó con mucha claridad, al tocar el asunto de los arbitrios municipales orientados a este fin:

“Las Obras Públicas y los pleitos son los escollos mayores de la economía de la administración de los fondos públicos; no hay a la verdad objeto más digno de la inversión de ellos, en cuanto lo permiten, que las Obras Públicas: ellas son necesarias para el ornato y comodidad del pueblo, animan el ejercicio de las artes nobles, dan ocupación y sustento a los ciudadanos empleados en ellas y procuran el aplauso, amor y veneración del público al Gobierno”.

Pero, continuaba el mismo autor, la ejecución de las obras públicas debía ser acometida con cautela, pues requería una proporción de gasto que podía llegar a comprometer la capacidad económica de los lugares que las promovían. Era una de las razones de la autorización previa atribuida al Consejo Real, en el contexto de la referida continuidad espacial cortesana:

“... pero este mismo beneficio puede ser una causa muy eficaz de la disipación de sus fondos si no se ejecutan con la debida cautela, economía y pureza. Esta razón mueve, a mi juicio, a la superioridad a exigir que se pida su permiso antes de ejecutar las que son de consideración con el debido conocimiento de su convivencia (léase conveniencia) o necesidad y previo examen del plan de ellas”<sup>113</sup>.

#### **4. Exenciones, reservas y Cortes. El espejismo de los “repartimientos en su jurisdicción”**

Las solicitudes de exención fueron más frecuentes cuando era necesario financiar una gran obra, caso de la madrileña Puente Segoviana, encomendada en el seno del Consejo al licenciado Guardiola<sup>114</sup>. Ya la

---

<sup>113</sup> Transcripción del *Discurso sobre el Gobierno Municipal*, de Ibáñez de la Rentería (Siglo XVIII), en Mariano Baena del Alcázar, *Los estudios sobre administración en la España del Siglo XVIII*, Madrid: Instituto de Estudios Políticos, 1968, pp. 142-143.

<sup>114</sup> Sobre la gran obra del puente de Segovia, cfr. sobre todo Agustín Bustamante García, “En torno a Juan de Herrera y la arquitectura, *Boletín del Seminario de Estudios*

antigua Puente Segoviana, cuyo mal estado, constantes reparaciones y derrumbamiento parcial, por una crecida del “aprendiz de río” (sin duda otro indicio de la referida alteración climática de la época) había motivado el recurso al Consejo del concejo de Madrid. El 7 de mayo de 1565 el ayuntamiento decidió solicitar al Consejo Real licencia para aderezar los puentes de Viveros, Toledo y Segovia. Remitido por el Consejo al licenciado Diego de Espinosa, probable encomendero de las cosas de la villa por entonces, unos días después el corregidor y dos regidores acudieron ante él, para exponerle la situación de los tres puentes, pero la prioridad del miembro del Consejo se orientó hacia la Puente Toledana, dado que, ante la carencia de propios por parte de la villa, les preguntó las localidades que se beneficiaban de ella, tomando así forma la fijación de un repartimiento en veinte leguas a la redonda. Al actuar así, Espinosa no hacía más que continuar el interés del organismo por este puente desde poco después de la instalación de la Corte. Tan solo un mes después, el Consejo emitía provisión real por la que mandaba reparar el Puente de Toledo. Parece que, a los pocos años de la llegada de la Corte, necesitada de consolidación y comodidad, el organismo antepuso la mejora de acceso de los mantenimientos a ella, cuyo canal era principalmente la Puente Toledana, antes que preparar un acceso digno y solemne en la proximidad visual del Alcázar, que habría todavía de esperar unos años. Con todo, ambas eran facetas distintas de un mismo orden policial, a través del que se expandía el gobierno doméstico real. Por la provisión que ordenaba al Concejo tratar la traza, condiciones, pregón y remate de la obra, de 7 de junio de 1565, sabemos que la Puente Toledana estaba “... a mucho riesgo y peligro y derribado un pretil de ella, que con dificultad puede pasar por ella gentes de a pie ni de a caballo, y es tan angosta que no cabe por ella carro ninguno, por la cual vienen a esta nuestra Corte los más bastimentos a cuya causa

---

*de Arte y Arqueología* 42 (1976) pp. 227-250, pp. 235-242, esencial para la atribución definitiva de la obra a Juan de Herrera. También Francisco Íñiguez Almech, “Juan de Herrera y las reformas en el Madrid de Felipe II”, *Revista de la Biblioteca, Archivo y Museo. Ayuntamiento de Madrid* 59-60 (1950) pp. 16-23; Javier Ortega Vidal, “Hacia un catálogo razonable de la arquitectura de Juan de Herrera. Un criterio topográfico”, en VV.AA., *Juan de Herrera, arquitecto real*, Barcelona: Lunwerg, pp. 47-124, pp. 63-65. Los antecedentes, en Mónica Morales Segura; Paz Núñez Martí; Eva Pérez Velasco; Cristina Segura Graño, “Los puentes de Madrid en la Edad Media: construcción y reconstrucciones”, en A. Graciani; S. Huerta; E. Rabasa; M. Tabales, eds., *Actas del Tercer Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, Sevilla, 26-28 de octubre de 2000, Madrid: I. Juan de Herrera-SEdHC-Universidad de Sevilla-Junta de Andalucía-COAAT Granada-CEHOPU, 2000, pp. 705-709.



mucha parte de ellos dejan de venir los inviernos, por no poder pasar por el río, y los que pasaren, lo hacen con gran riesgo...”. Pedida por esta razón licencia por la villa para reparar y ensanchar la infraestructura, para permitir el paso de carros, contribuyendo las personas y pueblos que recibiesen provecho, el Consejo secundó la solicitud<sup>115</sup>. Esta atención preferente del Consejo por la Puente Toledana sin duda favoreció el deterioro simultáneo de su homóloga Segoviana, y con ello la decisión de construirla de nuevo mediada la década de 1570, mediante el correspondiente repartimiento.

En tales casos, las contribuciones eran proporcionales a la gran magnitud de la obra y su pago ponía en apuros a los diferentes lugares, además de ser elaborados sin tener en cuenta aquellos que gozaban de la denominada *reserva*, esto es, exención de pago reconocida mediante provisión del Consejo. Así, Miranda de Ebro decía gozar de provisión de 15 de enero de 1583 por la que estaba exenta de contribución en los repartimientos de puentes y calzadas por un periodo de cuatro años, por tener quince puentes que reparar en su término. Pese a ello, había sido incluida en el mencionado repartimiento de la Puente Segoviana por un montante de 4.400 mrs., por lo que suplicó que se hiciese valer su exención, comprometiéndose a reparar sus propios puentes<sup>116</sup>. También fue incluido en él la villa de Matute, que tenía provisión para que por tiempo de seis años, a contar desde el 6 de noviembre de 1582, no contribuyese para puentes en razón de tener en su término uno muy grande que le causaba gran gasto<sup>117</sup>. La villa de Belorado también esgrimió ante el Consejo haber recibido provisión en 1583 que le eximía por un periodo de seis años de contribuir a repartimientos para puentes, por tener seis en su jurisdicción que necesitaban reparo, pese a lo cual le habían sido repartidos 10.560 mrs. para la obra madrileña<sup>118</sup>. En todos los casos, las súplicas fueron remitidas al encomendero, el licenciado Guardiola. La

---

<sup>115</sup> Alfredo Alvar Ezquerro, dir, “Clima, técnica y poderes. Madrid, 1561-1598”, *Revista de Historia Moderna* 23 (2005) pp. 135-184, pp. 153-154 y 168-169 (Provisión Real en apéndice).

<sup>116</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta q[ue] hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Juan Gómez en IX de agosto de 1585 a[ñ]os”, número 34.

<sup>117</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or liçen[cia]do Liçiñana en ueynte y tres de agosto de 1585 a[ñ]os”, secretario León.

<sup>118</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta q[ue] hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or liçençiado Juan Gómez en IX de agosto de 1585 a[ñ]os”, número 51, secretario León y relator Villarroel.

procedencia de estas alegaciones permite por lo demás deducir que la gran dimensión de esta obra hizo necesario fijar un enorme distrito de repartimiento que, como vemos, por el norte llegó hasta el valle del Ebro, mientras que por el sur lo hizo hasta el del Guadalquivir<sup>119</sup>. Por su parte, el lugar de Fuenlabrada, jurisdicción de Madrid, pidió licencia para tomar a censo sobre sus propios los 88.728 mrs. que le habían sido repartidos. El Consejo acordó diligencias<sup>120</sup>, seguramente por tener que afrontar la población al mismo tiempo otro gran repartimiento, el dirigido a sufragar la navegación del Tajo, por un montante de 31.000 mrs., sin propios a los que recurrir e imposibilitado de acudir a los vecinos dada su pobreza. Por ello, en este caso, suplicó licencia para romper y arrendar a labor parte del ejido de Loranca, por un periodo de ocho años<sup>121</sup>. Los efectos de esta presión tributaria se hacían notar en Fuenlabrada todavía cuatro años después, cuando solicitó licencia al Consejo para labrar tierras propias hasta obtener los cuatrocientos ducados tomados a censo para pagar lo repartido para la Puente Segoviana. Pero sin embargo el Consejo se limitó a oír<sup>122</sup>, percibiéndose así las contradicciones del gobierno de orden *oeconómico*.

Por todo lo expuesto, es de comprender que los concejos pugnarán por obtener *reserva* para no formar parte de los repartimientos aprobados por el Consejo para sufragar infraestructuras pontuarias. Fue el caso de la ciudad de Nájera, que en julio de 1585 pidió al Consejo prórroga por cuatro años de la reserva concedida para no contribuir durante dos años en los repartimientos de puentes y calzadas, entre otros, siempre que reparase a su propia costa el puente de esa ciudad sobre el río Naje-

---

<sup>119</sup> Mientras a la ciudad de Córdoba le fueron repartidos 166.500 mrs., a la de Murcia 77.000, María Isabel García Cano, *La Córdoba de Felipe II: gestión financiera de un patrimonio municipal e intervención política de una monarquía supranacional*, vol. I, Córdoba: Universidad de Córdoba/Caja Sur, 2003, p. 585. A su vez, en el Archivo Municipal de Murcia, CAM 790, nº 22, se conserva traslado de la Provisión Real emitida por el Consejo el 1 de junio de 1581 dirigida al corregidor, Francisco de Herrera, ordenándole cobrar el repartimiento hecho en las localidades del reino de Murcia para costear la construcción de los Puentes Segoviana y Toledana (traslado de 27 de junio del mismo año, <http://www.regmurcia.com/servlet/s.SI?METHOD=DETALLE&sit=c,373,m,139,serv,Carmesi&id=3347&v=a>, consultado el 27 de febrero de 2016).

<sup>120</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[añ]or liçen[cia]do Liçiñana en ueynte y tres de agosto de 1585 a[ñ]os”, número 36.

<sup>121</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[añ]or Fran[cis]co de Uera y Aragón en XII de abril de 1585 años”.

<sup>122</sup> AHN. Consejos, leg. 7050, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[añ]or liçen[cia]do Laguna en xuii de hebr[er]o de 1589”, número 27.

rilla. Se mandó informar de su estado y del coste de la reparación. Por acuerdo de la ciudad, y declaración de los maestros que tenían a su cargo la obra, pareció que todavía se trabajaba en ella, que se habían levantado dos estribos y faltaban otros ocho, y hacer nuevos arcos y antepechos, en lo que fueron gastados más de 5.500 ducados<sup>123</sup>. Por su parte, el lugar de Pino el Río adujo la reiterada destrucción que las crecidas provocaban en su precario puente de madera para solicitar al Consejo provisión que le eximiera de pagar ni contribuir en reparos ni edificios de otros puentes, por el tiempo que fuese servido fijar<sup>124</sup>. El Consejo se limitó a oír, seguramente por la importancia muy relativa del lugar en el entramado caminero castellano. Pero distinta fue su disposición cuando la merindad de Campoo adujo los más de cien puentes que había en ella con necesidad de reparo, y la destrucción completa del puente de Casasola, para solicitar exención de repartimientos para otros puentes, fuentes y calzadas por un periodo de doce años. La propia inclusión de tal variedad de infraestructuras en una misma partida objeto de exención potencial insinuaba su integración en una misma unidad espacial. En contrapartida, la merindad ofrecía acometer la realización de tales obras a su costa. El Consejo acordó abrir diligencias<sup>125</sup>. Era común, finalmente, que los concejos llegasen a litigar, caso de no ser atendidas sus súplicas de *reserva*<sup>126</sup>.

Pese a la maduración paulatina de un espacio extendido, emanado de la Cámara Real, cuya cohesión derivaba en gran medida de la función articuladora ejercida por los caminos, evidenciada en la profusión de la figura del repartimiento en distritos de muy amplio radio como forma de financiarlos, lo cierto es que conforme avanzó la década de 1580 la concesión de repartimientos tan extensos fue disminuyendo, y se limitaron en mayor medida al término del lugar en cuestión. Las refe-

<sup>123</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or liçen[cia]do Fran[cis]co de Uera y Aragón en primero de agosto de 1585 a[ñ]os”, número 5. El concejo presentó la provisión de exención que le fue dada, y el acuerdo de la ciudad con información de testigos sobre la necesidad de la reparación y la declaración de los maestros. Fue encomienda del licenciado Laguna, y ejerció como secretario Zabala. Se decidió finalmente que lo llevase ante el Consejo un relator.

<sup>124</sup> AHN. Consejos, leg. 7049, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or liçen[cia]do Laguna en xui de junio de 1588”, número 31.

<sup>125</sup> AHN. Consejos, leg. 7054, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el s[eñ]or liçen[cia]do Juan Gómez en 23 de octubre de 1593 a[ñ]os”, número 5.

<sup>126</sup> AHN. Consejos, leg. 41.419, pleito por la petición de exención en el reparto del puente de Medellín en 1608, que afectaba a las villas de Robledo, Quesada, Coria, Villarta, Membrilla y Manzanares, entre otras.

ridas solicitudes de exención debieron hacerse muy frecuentes, y ello llevó al Consejo a mostrarse más restrictivo ante ellas. En ello influyeron, además, sendas solicitudes realizadas por el reino en Cortes, en las asambleas de 1586-88 y 1588-90. La actitud de la mayoría del reino respecto a la cuestión se hizo ya visible el 16 de febrero de 1587, en torno a la solicitud realizada por la ciudad de Salamanca, para lograr el apoyo de la asamblea al repartimiento para la fábrica del puente de Coria sobre el río Alagón. La actitud de los procuradores varió entre la mayoritaria oposición a conceder su apoyo y la cerrada defensa de los salmantinos, que subrayaron la necesidad que la ciudad tenía de la infraestructura para su adecuado abastecimiento, junto a una posición intermedia que revelaba la escasa reflexión que solía acompañar tales solicitudes de reparación o construcción de puentes. Así, Lázaro de Quiñones, procurador por León, indicó que el origen de la solicitud de Salamanca fue el capricho del río en hacer la madre por un lugar que dejaba sin objeto el puente, por lo que afrontar el encauzamiento del río era más lógico que construir otro puente sobre el nuevo curso, para añadir una afirmación repetida con frecuencia en las solicitudes de los diferentes lugares al Consejo: "... que de ordinario acontece remediarse con poco en los principios lo que después con mucha costa y dificultad se puede hazer". Atendida esta prioridad, abogó sin éxito porque el reino otorgara su apoyo "como bien universal que es esto de las puentes"<sup>127</sup>.

La solicitud de Salamanca tuvo un resultado contrario al pretendido, pues el reino incluyó entre las peticiones elevadas al rey a la conclusión de esa asamblea una muy bien fundamentada, contraria a la figura del repartimiento para puentes. Desde su mismo inicio, la petición insinuaba las irregularidades que solían acompañarla. La proliferación de repartimientos para puentes en términos de quince y veinte leguas de contorno había venido a ser una "continua contribución muy dañosa y perjudicial a todos, y las más de las vezes impertinente", dado que se tendía a sustituir la intervención mínima, conservadora y suficiente, por la propuesta de erección de un nuevo puente, al disponer de un presupuesto de costa ajena, y en connivencia con los artífices que iban a realizar la obra. Por ello, solicitaron al rey que tales repartimientos fueran

---

<sup>127</sup> *Actas de las Cortes de Castilla publicadas por acuerdo del Congreso de los Diputados, a propuesta de su comisión de gobierno interior. Tomo Octavo. Contiene la parte primera de las actas de las Cortes que se juntaron en Madrid el año de 1586 y se alzaron en el de 1588*, Madrid: Imprenta del Banco Industrial y Mercantil, 1866, pp. 263-266. Capítulo XXIX.

concedidos con suma restricción, y que las provisiones de diligencias emitidas a tal fin incluyesen la audiencia previa de los lugares repartidos ante la justicia del lugar donde se realizase la obra, para realizar las alegaciones pertinentes. A su vez, los repartimientos debían ser elaborados con mayor precisión, pues solían errar en lo relativo a la capacidad contributiva de los lugares menores sometidos a las cabezas de comarca, por lo que se solicitaba también que estas se encargasen de la distribución precisa de la cantidad señalada para el conjunto de sus términos. Para evitar el mal uso del dinero recaudado y el enriquecimiento ilícito de los oficiales y depositarios, se abogaba asimismo porque el corregidor o gobernador del lugar donde se realizase la obra, o el más cercano si carecían de él, fiscalizase anualmente las cuentas y el desarrollo de las obras, y enviase relación de todo ello al Consejo. También deberían impulsar una ejecución ágil de las obras. La respuesta real mostró, en principio, sensibilidad hacia lo solicitado, pues Felipe II ordenó que el Consejo emitiese provisiones a los corregidores para que hiciesen información sobre lo advertido en la petición en su jurisdicción y la remitiesen al organismo<sup>128</sup>. Sin embargo, a juzgar por el sesgo que tuvo la materia en la siguiente asamblea de Cortes, convocada seguidamente, no parece que el Consejo, sumido por entonces en una creciente carga de atribuciones gubernativas que no conseguía compatibilizar, actuase conforme a lo concedido por el rey.

En ella, el reino acordó el 1 de junio de 1588 que los procuradores Gonzalo López de Polanco y Don Pedro González de Hozes elaborasen un memorial para representar al rey los grandes inconvenientes de los repartimientos para puentes. Poco después, los comisarios presentaron ante las Cortes una petición sobre el particular para el Consejo firmada por el licenciado Pereyra, y se decidió que la entregasen al organismo<sup>129</sup>. El 5 de diciembre de 1589, a los dos comisarios inicialmente nombrados, se añadió Íñigo López, al tiempo que se acordaba que, de

---

<sup>128</sup> *Actas de las Cortes de Castilla publicadas por acuerdo del Congreso de los Diputados, a propuesta de su comisión de gobierno interior*. Tomo Noveno. *Contiene la parte segunda de las actas de las Cortes que se juntaron en Madrid el año de 1586 y se alzaron en el de 1588*, Madrid: Imprenta y fund. De los hijos de J.A. García, 1885, pp. 417-419.

<sup>129</sup> *Actas de las Cortes de Castilla publicadas por acuerdo del Congreso de los Diputados, a propuesta de su comisión de gobierno interior*. Tomo Décimo, *Contiene la parte primera de las Actas de Cortes que se juntaron en Madrid el año 1588 y se acabaron en el de 1590*, Madrid: Imprenta y Fund. De los Hijos de de J. A. García, 1886, pp. 112 y 167

ser necesario, los diputados del reino se sumasen a la consideración de la materia. La razón de tanta atención la hallamos en el siguiente acuerdo de la asamblea al respecto. El Consejo no había cumplido lo contenido en el capítulo XXIX de la anterior convocatoria de Cortes y, por ello, el 13 de julio de 1590 el reino acordó dar petición en el organismo, para que fuesen enviadas las provisiones mencionadas en él. Finalmente, el capítulo LII de la nueva asamblea insistió en lo contenido en el XXIX de la anterior. La respuesta real insinuaba que, pese a no dar curso a tales provisiones, el Consejo sí había tomado alguna prevención<sup>130</sup>, consistente principalmente, de acuerdo con el contenido de los acuerdos en consulta que vamos a referir a continuación, en la restricción del término de los repartimientos concedidos a la jurisdicción propia de cada lugar. Ante lo referido, es importante destacar que, pese a esta reducción de términos, Rey, Consejo y Cortes compartían una visión en la que tales infraestructuras eran consideradas hitos para la cohesión de un espacio superior al que no parece desacertado atribuir la condición de cortesano.

Los alegatos de ambas asambleas representaban tan sólo un eslabón más, quizá el más articulado, de una reticencia continua de las Cortes hacia el sistema del repartimiento, mostrado, por ejemplo, ya en 1537, y nuevamente expuesto en 1593 o 1622. Visto el escaso éxito de las anteriores peticiones, un memorial presentado en Cortes el 22 de febrero de 1593 fue más taxativo a la hora de denunciar los vicios del sistema del repartimiento, basado para su autor en premisas falsas, como el provecho de una extensa zona, o el número de localidades repartidas. Los errores en la fijación del repartimiento conducían a la insuficiencia de la cantidad recaudada, las conocidas *quiebras*, al tiempo que siempre existían motivos para solicitar mejoras en la obra adjudicada. Pretexto en muchas ocasiones para el enriquecimiento ilícito, la calidad de la construcción era tan deficiente que no tardaba en socavarse, y pronto se repetía el proceso. Por todo ello, la asamblea de 1592-1598 insistió en que el Consejo fuese absolutamente restrictivo a la hora de conceder licencias de construcción o reparo de puentes y que, caso de ser conce-

---

<sup>130</sup> “A esto vos respondemos, que en el nuestro Consejo se ha proveído lo que ha convenido en lo que por esta vuestra petición suplicáis, y mandamos se haga aquí adelante”, Capítulo LII, *Actas de las Cortes de Castilla publicadas por acuerdo del Congreso de los Diputados, a propuesta de su comisión de gobierno interior*. Tomo Undécimo, *Contiene la parte segunda de las Actas de las Cortes que se juntaron en Madrid el año 1588 y se acabaron en el de 1590*, Madrid: Establecimiento Tipográfico “Sucesores de Rivadeneyra”, 1886, p. 562. También pp. 147 y 428.

didadas, la localidad solicitante fuese repartida con una parte elevada del total de la obra, el reparto entre el resto de las localidades fuese justo, conforme a sus vecinos, y fuesen entregadas fianzas por parte de los oficiales<sup>131</sup>. En la misma línea, otro memorial presentado en Cortes el 22 de febrero de 1622 afirmaba abiertamente que la mayor parte de las obras de puentes eran superfluas, y respondían a intereses particulares de vecinos poderosos, receptores, depositarios, e incluso los jueces y escribanos encargados de la administración<sup>132</sup>. Los trabajos de Vela Santamaría y Bravo Lozano muestran la continuidad esencial del sistema a lo largo del siglo XVII. Pero volviendo al señalado capítulo de Cortes de 1588, condensó con gran precisión los vicios del sistema, el rey en su respuesta se mostró receptivo hacia su contenido y, si bien no se estipuló lo solicitado por el reino, el Consejo adaptó su actuación a ello.

En la consulta de 10 de julio de 1587 se aprecia que las villas de Castroponce y Vega de Rioponce suplicaron de haberseles dado licencia de repartimiento, para reparar sus respectivos puentes sobre el río Valderaduey, en el perímetro de su propia jurisdicción, como también hizo en su caso la villa de Montenegro, sin rectificar el Consejo su acuerdo<sup>133</sup>. En la de 17 de febrero de 1589 era el lugar de Osma, tierra de la villa de Valdegovia la que ganaba diligencias para su jurisdicción tras haber solicitado licencia para repartir el coste de reparación de dos puentes muy arruinados sobre el río Lomacillo. Como sucedió, también, en el caso de la villa de Boecillo de Valderaduey<sup>134</sup> o, finalmente, en el

---

<sup>131</sup> *Actas de las Cortes de Castilla publicadas por acuerdo del Congreso de los Diputados, a propuesta de su comisión de gobierno interior*. Tomo Duodécimo, *Contiene las de Madrid, comenzadas en 1592 y terminadas en 1598*, Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1887, pp. 346-347; Francisco Javier Vela Santamaría, “Las Obras Públicas en la Castilla del Siglo XVII: un gravamen oneroso y desconocido”, *op. cit.*, pp. 166-167.

<sup>132</sup> Jesús Bravo Lozano, “Aliviar a los vecinos: el Consejo de Castilla y las Obras Públicas en el reinado de Carlos II. Puentes y vecinos”, *op. cit.*, p. 264.

<sup>133</sup> AHN. Consejos, leg. 7048, “Memorial de la consulta que hizo el S[eñ]or Fran[cis]co de Uera y Aragón biernes diez de julio de 1587 a[ñ]os aunque Su Mag[esta]d estaua aquí no tubo consulta por su indisposición”, números 70, 71 y 89. En la misma situación se vio unos años después la villa de Aranda de Duero, AHN. Consejos, leg. 7054, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Morillas en XIX de hebrero de 1593 a[ñ]os”, número 25, secretario Mármol.

<sup>134</sup> AHN. Consejos, leg. 7050, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Laguna en xiii de hebr[er]o de 1589”, números 4 y 43.

de la ciudad de Coria<sup>135</sup>. La disposición de un amplio y rico término hizo menos gravoso, con todo, la emisión de tales provisiones de diligencias para la propia jurisdicción, como fue el caso de Córdoba. Adujo la necesidad de concluir un puente sobre el río Benzebar, y de acometer reparos en el de Alcolea sobre el Guadalquivir, respectivamente a siete y dos leguas de la ciudad por el camino de Sevilla, para solicitar repartimiento general con tal fin. En el contexto anterior, el espacio servido y lo estratégico de la situación de tales infraestructuras probablemente hubiese significado la emisión de una provisión de diligencias sin restricciones. En este caso, era evidente que, como señalaba el concejo, ambos puentes “son en bien general y benefiçio de los que uan a Castilla, Andalucía y otras partes”, y por ello habían solicitado una provisión así, sin conseguirlo<sup>136</sup>. Semejante fue el caso de la localidad riojana de Navarrete, quien solicitó licencia de repartimiento para sufragar el coste de mantenimiento de tres puentes en el camino real que pasaba por ella, obteniendo sólo provisión de diligencias en su jurisdicción<sup>137</sup>. De modo que la unicidad de un territorio de orden supralocal perdió coyunturalmente consistencia, al aplicar el Consejo límites de orden espacial al distrito de los repartimientos.

Por otra parte, hubo otro ámbito en Castilla en el que la intervención del Consejo, en cuanto a impulso y legalización de obras camine-  
ras, se perfilaba de forma indirecta o delegada, como fue el reino de Galicia. Sus poblaciones, como todas las castellanas, tenían el derecho de recurrir al rey en cuestiones relativas a la tutela de orden *oeconómico* como podía ser el cuidado de la red viaria, pero la implementación de las medidas dirigidas a su conservación y buen estado eran ejecutadas por la Audiencia, quedando reservada al Consejo una función supervisora de su actuación cuando esta era deficiente, a petición de los lugares del reino<sup>138</sup>. Por lo tanto, más que a cuestiones de índole jurisdiccional,

---

<sup>135</sup> AHN. Consejos, leg. 7054, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or liçen[cia]do Gasca de Salazar en xui de sep[tiembr]e de 1593 a[ñ]os”, secretario Gallo. Pedía licencia para treinta leguas en contorno.

<sup>136</sup> AHN. Consejos, leg. 7050, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el s[eñ]or liçen[cia]do Juan Gómez en dos de junio de 1589 a[ñ]os”, número 54, secretario Mármol.

<sup>137</sup> AHN. Consejos, leg. 7051, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el s[eñ]or licen[cia]do Ueltrán de Gveuara en 25 de mayo de 1590 a[ñ]os”, número 33, secretario Camargo.

<sup>138</sup> La peculiaridad jurisdiccional de la Audiencia de Galicia, aludida en Ofelia Rey Castelao, *Montes y política forestal en la Galicia del Antiguo Régimen*, La Coruña: Universidad de Santiago, 1995, pp. 18-19.



esta división de tareas respondía, sobre todo, a las peculiaridades geográficas propias de lejanía y aislamiento del territorio gallego. Lo dicho se aprecia en el caso de la villa de Puente de Eume, quien puso en conocimiento del Consejo que había hecho relación ante el regente y alcaldes mayores del reino de Galicia de la destrucción sufrida por el puente de Momferral por la crecida del río Mandeu y el consentimiento prestado por varios concejos para serles repartida la cantidad equivalente a la reparación. Ordenadas diligencias por la Audiencia, por las que constaba la veracidad de lo aducido, sin embargo la licencia de obra tardaba en ser emitida, por lo que suplicaban al Consejo para que la primera mandase reparar el puente y hacer el remate y repartimiento correspondiente. El Consejo remitió a la villa al regente y alcaldes mayores de la Audiencia<sup>139</sup>. Por su parte, la justicia y regimiento de la tierra de Beas pidió provisión para que el regente y oidores de la Audiencia rematasen la obra de un puente sobre el río Ulla, y repartiesen su coste entre los lugares que se aprovechaban de él, ante las diligencias realizadas por ella misma, de acuerdo con un requerimiento del Consejo a solicitud de la propia tierra de Beas en 1575. Por ellas, constaba que el gran caudal del río había derribado dos arcos del puente, muy antiguo, por lo que convenía que se hiciesen los arcos, baluartes, estribos y tajamares necesarios por un importe de 2.000 ducados, que la tierra no podía sufragar con sus propios, si bien las ciudades de Santiago, La Coruña y Tuy, entre otros lugares, recibían aprovechamiento de él, por lo que apoyaron la solicitud de Beas de proceder al repartimiento. El Consejo se limitó en esta ocasión a instar su ejecución a la Audiencia<sup>140</sup>.

Al margen de la fijación coyuntural de los referidos repartimientos en la propia jurisdicción, y de esta actuación de la Audiencia de Galicia tutelada por el Consejo, una reiterada exención factual -que con todo habría de ser contrastada con aquellas ocasiones en las que determinado espacio sí participó eventualmente en ellos-, contribuyó a la construcción de un estatus que terminó siendo tomado como derecho foral, caso de Guipúzcoa. Un ejemplo de tal exención concreta fue el relativo a la construcción del puente de la Maza, en San Vicente de la Barquera, uno de los más largos del Renacimiento español. El repartimiento de 1592 fijaba un contorno de treinta leguas, “con que no se repartiese a las pro-

---

<sup>139</sup> AHN. Consejos, leg. 51.364, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do don Fernando Nyño de Gvevara en tres de agosto 1582 a[ñ]os”.

<sup>140</sup> AHN. Consejos, leg. 6898, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Ximénez Ortiz en quatro de mayo de 1584 a[ñ]os”.

vincias de Guipúzcoa y Bizcaya y reyno de Galicia, para el dicho efecto, mrs. algunos”<sup>141</sup>. El capítulo IX de la *Nueva Recopilación de los Fueros de Guipúzcoa*, de 1696, trataba sobre “Que los de la Provincia de Guypúzcoa no contribuyan en el edificio, y en el reparo de las puentes de estos reynos”, pero a lo largo de su texto no se mencionaba ninguna disposición regia que amparase un derecho foral, y tal situación se argumentaba con la mera enunciación de una serie no muy amplia de casos concretos de exención, probablemente como resultado de litigios planteados por el territorio ante el Consejo<sup>142</sup>. No obstante, es necesario advertir que estas apreciaciones se realizan sobre un número limitado de pruebas que necesita ser ampliado.

En otras ocasiones, la construcción o reparación de un puente no dependió de la fijación de un repartimiento. En consulta de 22 de marzo de 1585 Burgos suplicó echar sisa sobre la venta de vino para financiar la reparación de su propio puente sobre el río Arlanzón, consistente en construir en él unas manguardas, y aderezar todos los caminos por los que se accedía a la ciudad, equivalente todo ello a 646.000 mrs.<sup>143</sup>. El Consejo accedió. A su vez, la villa de Villamayor de Campos solicitó sisa temporal sobre la carne para sufragar la reparación de un puente de

---

<sup>141</sup> *Apud* Ignacio González Tascón, *Felipe II, los ingenios y las máquinas. Ingeniería y Obras Públicas en la época de Felipe II, op. cit.*, p. 57.

<sup>142</sup> “Por quanto muchas vezes sucede el haverse de edificar, o reparar nuevamente algunas puentes, en diferentes partes, y lugares de los Reynos de Castilla, y para ello se acostumbra repartir la costa entre todos los que se consideran interesados en el uso, y servicio de tales puentes, y algunas vezes han intentado los ministros que cuydan por orden de Su Magd. del edificio y reparo de ellas, que algunos lugares de esta provincia concurren con la porción de costa que se les ha querido repartir, y sobre ello ha avido muchas declaraciones, por las quales se expresa, no deberse repartir a los de esta provincia cosa alguna para semejantes fábricas y reparos. Ordenamos y mandamos que en este capítulo se ponga la razón de todas las puentes que se han fabricado en diferentes partes de Castilla, desde el año de mil y quinientos y setenta y dos a esta parte, sin costa alguna de esta Provincia, aunque se intentó imponerla, por averse ella defendido, en fuerza de su Fuero y libertad, y declarádose por el Consejo Real, y por los ministros comisarios de él no deberse incluir a la Provincia, y a los de ella en el repartimiento general, que se dispuso para los dichos edificios y reparos”, siguiendo la relación de casos aducidos, *Nueva Recopilación de los Fueros, Privilegios, buenos usos y costumbres, leyes y órden[es] de la muy noble y muy l[ea]l provincia de Guipúzcoa*, Impresa en Tolosa por Bernardo de Ugarte Impresor de la misma Provincia, Año de 1696, p. 238.

<sup>143</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or Lic[encia]do Núñez de Boórques en XXII de março de 1585”, número 49. Si en el primer caso se ordenaron “Dilig[encia]s y quantas”, en el segundo “Dilig[encia]s”.

pedra y dos pontones reedificados a su costa “y de pres[en]te están muy deterioradas que si no se reparan siempre se bendrán a caer y son muy pasageras”, petición asimismo atendida por el Consejo<sup>144</sup>. La villa de Boceguillas cifró en 2.000 ducados el coste de la reconstrucción de dos puentes situados en el camino real de Madrid a Burgos. Para sufragarla, propuso al Consejo echarlos en sisa sobre los mantenimientos, salvo el trigo y pan cocido, ante lo que el organismo acordó abrir diligencias<sup>145</sup>. Por su parte, la ciudad de Gibraltar adujo el pésimo estado de algunos caminos de su término para suplicar al Consejo le permitiese repararlos de la renta procedida de la Dehesa del Carril, previamente señalada para baja de las carnicerías. El Consejo, igualmente, concedió la elaboración de diligencias y cuentas<sup>146</sup>. En otras ocasiones, la sisa fue el expediente escogido por el Consejo para financiar la reparación de un puente en lugar del repartimiento, propuesto por Valladolid para conseguir los 7.000 ducados que importaban los daños hechos por la crecida del Pisuerga en el puente de la ciudad<sup>147</sup>. Otro ejemplo fue la provisión del Consejo al concejo de Bayona otorgándole licencia para repartir 2.500 ducados por sisa en los mantenimientos durante cinco años, para sufragar los gastos de reparación de unas fuentes, un puente y unas torres<sup>148</sup>. A su vez, el concejo y vecinos del lugar de Canales, jurisdicción de Medinaceli, dijeron pasar en sus cercanías el río Blanquejo, de buen caudal, en camino muy pasajero para el reino de Aragón. Tan costoso era vadearlo, que se habían ahogado algunas bestias, por lo que mostró al Consejo su deseo de construir un puente, para cuya financiación, calculada en mil ducados, suplicó se le diese licencia para arrendar parte de una dehesa propia en cantidad de cien reales, por un periodo de diez años. El Consejo acordó abrir diligencias<sup>149</sup>.

---

<sup>144</sup> AHN, *Ibidem*.

<sup>145</sup> AHN. Consejos, leg. 51.363, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or liçen[cia]do Mardones en XUIIIº de hebrero de 1583 a[ñ]os”, número 21.

<sup>146</sup> AHN. Consejos, leg. 7050, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or liçen[cia]do Laguna en xuii de hebr[er]o de 1589”.

<sup>147</sup> AHN. Consejos, leg. 51.363, “Consulta que hizo en ausencia de Su M[a]g[es]t[a]d el S[eñ]or lic[en]cia]do Don Pedro Portocarrero en Madrid IIII de hebrero MDLXXXIII”.

<sup>148</sup> José García Oro-María José Portela Silva, *Bayona y el espacio urbano tudense en el siglo XVI: Estudio Histórico y Colección Diplomática*, Santiago de Compostela, 1995, pp. 329-330.

<sup>149</sup> AHN. Consejos, leg. 6899, “Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Chumacero de Sotomayor en XXI de junio de 1585”, número 14, secretario Zabala.

Otro de los expedientes financieros propuestos por los municipios para financiar sus infraestructuras fue la obtención de licencias para endeudarse. Consta que para afrontar la costosa obra del puente de Arce, el concejo de Santander tomó sobre sus rentas y propios 1.000 ducados de censo al quitar por licencia contenida en Provisión Real de 2 de agosto de 1572, a los que se añadieron otros 1.800 por otra de 26 de noviembre del mismo año. Para 1578, la cantidad adeudada por esta razón alcanzaba 1.891.000 mrs. de principal y réditos que los regidores habían afrontado con ejecuciones judiciales y cárcel. Por ello, una nueva provisión del Consejo de 24 de septiembre de ese año autorizó al concejo a imponer dos maravedíes de sisa en cada azumbre de vino, y uno en cada libra de carne y vaca<sup>150</sup>. En el caso de la ciudad de Toro, pidió licencia para tomar un censo por un importe de 8.000 ducados. De la provisión de diligencias acordada por el Consejo constó que con ellos se pensaba pagar una torre en el puente de la ciudad sobre el Duero, ampliar la cárcel con un mesón aledaño que era necesario adquirir, finalizar las casas de ayuntamiento, casa de la justicia y casa del pescado y, por último, empedrar la plaza mayor, sin disponer de propios con los que afrontar tales obras<sup>151</sup>.

## 5. El Gobierno doméstico extendido inmediato. Las jornadas reales

Hasta aquí hemos visto una cohesión implícita, mediada, que insinuaba con gran claridad el valor de los caminos como vector de expansión del gobierno doméstico regio. No sólo por la función mediadora ejercida genéricamente, como estamos viendo, por el Consejo. Su intervención en la dimensión *oeconómica* del rey tuvo evidencia en especial al recoger las quejas de los lugares afectados por acuerdos de la Junta de

---

<sup>150</sup> Manuel Vaquerizo Gil-Rogelio Pérez Bustamante, *Colección Diplomática del Archivo Municipal de Santander...*, *op. cit.*, pp. 212-216 y 217. Cuando el río Pas bajaba con gran crecida solía arrastrar el puente y derribarlo parcialmente, siendo necesarias reparaciones que siempre se mostraban frágiles ante nuevas avenidas. En 1585 se solicitó licencia al Consejo para acometer obra de mayor fundamento, y como respuesta libró provisión real el 4 de junio, que ordenaba elaborar la traza y poner en pregón la obra, que finalmente ganó Bartolomé de Hermosa, Matilde Camus, "Extracto de los documentos que hablan de la construcción de la Puente de Arce (1585-1595)", *XL aniversario del Centro de Estudios Montañeses*, vol. 2, Santander: Institución Cultural de Cantabria del Patronato José M<sup>a</sup> Quadrado del CSIC, 1976, pp. 65-74.

<sup>151</sup> El corregidor emitió parecer favorable, pero el Consejo prefirió decidir la cuestión con Su Majestad, AHN. Consejos, leg. 6898, "Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[est]ad el S[eñ]or licen[cia]do Ximénez Ortiz en quatro de mayo de 1584 a[ñ]os".

Policía<sup>152</sup>. Si la policía, conceptualmente, era la forma jurídica que articulaba tal gobierno doméstico regio extendido más allá del estricto límite de la Casa Real<sup>153</sup>, parcialmente gestionado en forma de Junta, la posición del Consejo en tal entramado quedaba reforzada por su capacidad para entender de tales alegaciones, entre los acuerdos dirimidos en Consulta de Viernes. En concreto, la solicitud de Guadalajara de repartir en su tierra los 30.000 mrs. que previamente había repartido entre sus vecinos, para pagar la cantidad que le había fijado la Junta de Policía para empedrar el puente de Viveros. Y la de Alcalá para echar en sisa los 50.000 que le había repartido la citada Junta para el mismo efecto<sup>154</sup>.

Con todo, existía un contexto en el que el mencionado gobierno doméstico regio ampliado abandonaba la dimensión metafórica que vengo tratando. El conjunto de significados implícitos hasta ahora expuesto podía ofrecer dificultades de comprensión para el súbdito, pero este inconveniente quedaba mitigado cuando la Corte recuperaba movilidad, y el rey iniciaba una *jornada*. En tales circunstancias todo el código cortesano se hacía tangible para aquellos súbditos habitualmente alejados del lugar más continuo de la permanencia real. Estos entraban entonces en contacto con el ceremonial, las prácticas, el ejercicio jurisdiccional y gracioso propios de la persona real, adaptados eso sí en cuanto a dimensiones a las características propias de un determinado desplazamiento real. Con tales ocasiones, los caminos y el cuidado viario que demandaban representaban la trama material que posibilitaba la inmediatez del gobierno doméstico ampliado a cargo del rey. Lo planteado lleva a reservar para nueva ocasión el trato *in extenso* del rico complejo semántico de las *jornadas* reales, entre otros muchos aspectos en cuanto a su fundamento caminero y pontuario, limitándome aquí a adelantar aspectos que permiten deducir la dimensión claramente cortesana cobrada por caminos y puentes en un contexto de estabilidad regia.

---

<sup>152</sup> Su Cédula de constitución, entre otras fuentes, en Alfredo Alvar Ezquerro, dir., y equipo, "Clima, técnica y poderes. Madrid, 1561-1598", *op. cit.*, pp. 170-173, 4 de mayo de 1590.

<sup>153</sup> Jesús Vallejo Fernández de la Reguera, "Concepción de la Policía", *Cuadernos de Derecho Judicial* 7 (2008) pp. 115-144.

<sup>154</sup> En ambos casos el Consejo se limitó a oír, AHN. Consejos, leg. 7054, "Consulta que hizo en ausencia de Su Mag[esta]d el S[eñ]or licen[cia]do Morillas en XIX de hebrero de 1593 a[ñ]os", números 1 y 2.