



- ◆ Trabajo realizado por el equipo de la Biblioteca Digital de la Fundación Universitaria San Pablo-CEU
- ◆ Me comprometo a utilizar esta copia privada sin finalidad lucrativa, para fines de investigación y docencia, de acuerdo con el art. 37 del T.R.L.P.I. (Texto Refundido de la Ley de Propiedad Intelectual del 12 abril 1996)

## V. LAS AGUAS DE MADRID Y LOS CAMINOS: ¿BASES ESTRUCTURALES QUE SUJETAN AL PODER EN MADRID?

### 1. *Las aguas.*

Después de elegir Madrid como residencia de la Corte hubo una serie de fenómenos geofísicos que acentuaron esta interrelación entre la Villa y la capitalidad. Entre éstos está el abastecimiento de aguas a la Villa. No cabe duda que Toledo, por ejemplo —y como ya se ha dicho— vio irse la Corte, entre otras cosas, por lo incómodo de su vida, al tener el agua a desmano. No ocurría así en Madrid, lugar que tiene por símbolos heráldicos el agua y el fuego:

“Fui sobre agua edificada.  
Mis muros de fuego son.  
Esta es mi insignia y blasón”.

El primer verso ya es lo suficientemente elocuente como para darnos una idea de la Villa. ¿A qué se refiere Madrid al decirnos que está edificada sobre agua? La respuesta es sencilla: su subsuelo se encontraba atravesado por un gran número de galerías que, acarreando agua, surtía todas las fuentes de la ciudad.

Tan es así que, lejos de toda imaginación, se da por seguro que *Madrid*, etimológicamente, quiere decir “lugar donde abundan las ”maÿràs”, o sea, ciertos canales subterráneos propios de una técnica hidráulica oriental” afirma Oliver Asín en su espectacular estudio (118). La *mayrit* musulmana (véase la raíz común con maÿràs) bebía el agua que le proporcionaban sus norias y sus canales. Tanto aquéllas como éstos perduraron en pleno fun-

---

(118) *Historia del nombre de Madrid*, págs. 376-377. Se trata de una obra que marcó una ruptura en la historiografía sobre Madrid, pues abrió nuevas luces para la comprensión del pasado histórico de la Villa.

cionamiento hasta el siglo XIX, en que se construyó el Canal de Isabel II. Pero son los viajes los que, por su singularidad e importancia, marcan de modo claro la fisonomía de Madrid. Aclaremos que estos canales recibían otros nombres, tales como “qanates” o “viajes”, según se apliquen sinónimos del Próximo Oriente —el primer caso—, o de origen latino —el segundo tipo proviene de “vía aquae” (119)—. Utilizaremos cualquiera de las tres etimologías.

Nuestro objetivo será centrar lo más posible el número de viajes existentes en el Madrid de Felipe II, pues aquél se multiplicó vertiginosamente tras su muerte y no serviría hablar de abastecimiento de Madrid con los canales existentes en el XVII o el XVIII. La tarea no va a ser fácil por cuanto hasta ahora, y que nosotros sepamos, no se ha parcelado nunca la historia de los “qanates”, entremezclándose de forma vaga los viajes musulmanes con los de los Austrias (principalmente los tres últimos) o los de los Borbones. Fruto de nuestra investigación es el plano que ofrecemos en este apartado.

¿Cómo estaban hechos los viajes? Según nos cuenta Oliver (120), allá donde aparecieran lentejones de arenas acuíferas se abrían unos pozos con dirección a Madrid y unidos entre sí por una galería subterránea tan alta y tan ancha como un hombre (121). Al estar el punto de origen a más altitud que la Villa, el agua recorre todas las galerías en un declive suave, de un 1 a un 4 % (122), aunque a veces tenga que subir alguna pendiente. Esta galería matriz tiene una gran cantidad de ramificaciones que conducen el agua, bien a fuentes, bien a edificios públicos o privados. La “tubería” es de barro cocido en los alfares madrileños, si bien posiblemente se intentó utilizar otro tipo de cañería según se desprende del siguiente análisis de resistencia de materiales:

“Los caños de madera se pudren y prestan mal color, olor y sabor al agua. La de plomo cría mucho légamo y horrura: la de piedra cría mucha toba y légamo: la de bronce es la más limpia pero no la más ligera para la bolsa. La cañería de hierro vaciado dura poco, porque el moho del hierro la gasta muy presto, y cuesta mucho, pero

---

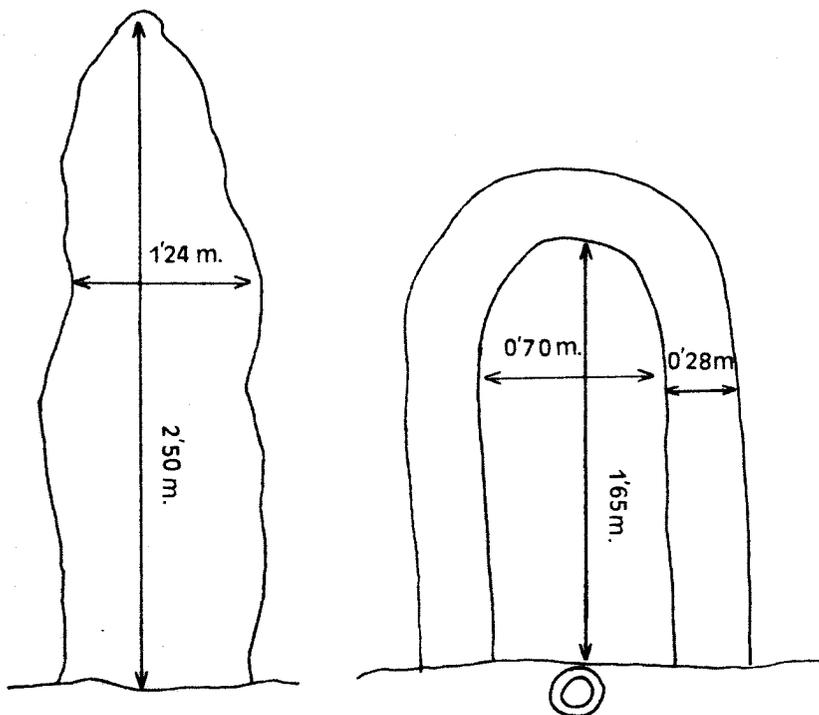
(119) Volvemos a referirnos a Oliver, como tendremos que hacer muy a menudo.

(120) *Op. cit.*, págs. 94 y sigs.

(121) MARTÍNEZ ALFARO, en la *Historia del abastecimiento...*, nos dice que las galerías de captación se prolongan luego hasta las puertas de la mismá ciudad; no tenían revestimiento alguno o sólo en unas partes para evitar derrumbamientos”, pág. 42.

(122) *Ibíd.*, pág. 42.

no es tan perjudicial para la salud como la de los otros metales, porque tiene su azufre, que es muy medicinal, como he dicho. La cañería de barro entre todas es la mejor para la salud, y perfección del agua, y la más cómoda en el gasto, y la que endulça más el agua..." (123).



El recorrido del agua hacia la Villa se ve interrumpido, de vez en cuando, por una o varias "arcas" donde reposa y se hace cristalina así como por las "cambijas", cuyo fin era el de hacer cambiar la dirección del agua hacia las huertas, los jardines, las casas... Las ramificaciones, como es fácil suponer, eran escasas al otro lado de la Villa, pero se multiplicaban vertiginosamente desde el momento en el que el ramal principal entraba en Madrid. Tan es así que "no se puede precisar el número de viajes que en Madrid han existido, pues fueron muchísimos los que en distintas épocas se construyeron para el servicio particular de conventos, sitios reales y fincas privadas" (124).

(123) ARDEMANS, T., *Fluencias de la tierra...*, págs. 98-99.

(124) OLIVER, *op. cit.*, pág. 97.

De los puntos de arranque de los viajes al centro de la Villa solía haber entre 7 y 12 kilómetros en línea recta. Precisamente, la situación de los nacimientos de los “qanates”, al norte y al este de la Villa va a determinar la fisonomía secular de Madrid, “caso único de población que ni se alza sobre cerros invulnerables, ni se extiende sobre terreno donde brote el agua sin artificio, ni ofrece, en fin, acueducto que venga de montaña alguna [...]. Muy extraño resulta, en efecto, el que Madrid, en vez de desbordarse por la abertura del alto vallejo, o descolgarse de los cerros del Alcázar y de las Vistillas en busca de asiento confortable en el valle del Manzanares, se desenvuelva subiendo cada vez más por el accidentado declive de la altiplanicie hacia en Norte y el Este” (125). En efecto, Madrid lejos de crecer en dirección hacia su río, al que tenía al pie de su Alcázar, lo abandona por ser

“El enano de los ríos  
gigante de los arroyos” (126),

incapaz de darle el agua necesaria para su población y empieza su desarrollo justo en dirección opuesta, hacia el Este, y hacia el Norte, sobre todo en el siglo XVII, momento en el que se terminan de construir los “qanates” de los Abroñigales, Castellana, etc.

Podemos afirmar que el desarrollo urbanístico de Madrid viene determinado por las vías de agua existentes en sus alrededores, que facilitaban así la vida de quienes se establecían en esas direcciones, aunque no debemos olvidar la existencia de un Palacio Real hacia el que se dirigen no pocas de las reformas urbanas trazadas en tiempos de Felipe II y, hoy por hoy, apenas estudiadas.

Por otro lado, si no factor único, sí de gran peso es, como vemos, la existencia de abundante agua a la hora de permanecer en Madrid la Corte. ¿Qué viajes de agua tenía el Madrid filipino? (127).

Uno de los más antiguos fue el viaje de los Caños Viejos, el cual ya en tiempos de Alfonso X se llamaba “arroyo de las fuentes de Sant Pedro” (128), pues nacía junto a San Pedro el Viejo, recibía un afluente desde la antigua prisión municipal y se dirigía al Puente de Segovia para

(125) *Ibid.*, págs. 142 y sigs.

(126) CASTILLEJO SOLÓRZANO, A., *Donayres del Parnaso*, la cita la hemos tomado de FRADEJAS, J., *Geografía literaria...*, pág. 71.

(127) El plano que acompaña este capítulo puede irse ampliando con los datos que ofrecemos en el texto.

(128) OLIVER, *op. cit.*, pág. 13.

**ZONAS AJARDINADAS, ARBOLEDAS Y PASEOS**

**PUNTOS DE REFERENCIA**

- 1 ARCO DE SANTA MARIA
- 2 PUERTA DE GUADALAJARA
- 3 PUERTA DE TOLEDO
- 4 PUERTA DE ATOCHA
- 5 PUERTA DE ALCALA
- 6 PUERTA DEL SOL
- 7 PUERTA DE SAN LUIS
- 8 PUERTA CERRADA o DE LA CULEBRA
- 9 PLAZA DE LA CEBADA-LA LATINA
- 10 PLAZA DE LA VILLA
- 11 ALCAZAR
- 12 IGLESIA DE S. PEDRO
- 13 IGLESIA DE S. NICOLAS
- 14 CAPILLA DEL OBISPO
- 15 LAS DESCALZAS
- 16 LOS JERONIMOS

CAÑOS VIEJOS (ALFONSO X)

CAÑOS DE LEGANITOS

ALCUBILLA (1399)

LAS DESCALZAS

DEL PERAL. BASE DE AMANIEL

ALTO ABRONIGAL. Recorrido posible

BAJO ABRONIGAL. Recorrido posible

REALIZADO POR EL AUTOR.

FUENTES DEL PLANO: TROLL-BRAUN Y MOLINA



morir junto al Manzanares (129). De la misma época es, también, el de los Caños del Peral, si se puede llamar "viaje" por su corta extensión y hallarse en medio del casco viejo de la Villa (130).

De fines del siglo XIV es el "viaje" de la Alcubilla que, naciendo entre Fuencarral y Chamartín, entraba ya dividido en la Villa. Por una parte, a través de la calle Fuencarral y de las Correderas Alta y Baja; por otra parte, a través de San Bernardo y Montera. En cualquiera de los dos casos el "qanate" de la Alcubilla iba a morir a las afueras del Madrid del 1570.

De años posteriores es el de los Caños de Leganitos, famoso ya en la baja Edad Media por la calidad de sus aguas, para cuya conservación el propio Felipe II prohibió la edificación de casas que ensucieran sus aguas según consta en su documento del Archivo de la Villa (131).

En tiempos ya del emperador se empezaron las obras del viaje de la Fuente del Berro que nosotros, por cuestiones de escala y espacio, no podemos representar.

Antes de que Madrid se hiciera Corte —tan sólo unos años antes— se trazará un importante qanate que abastecerá al Convento de las Descalzas. Este fue uno de los principales de entre los de carácter particular por su caudal y extensión.

De la existencia de otros viajes en el Madrid del XVI poco más se puede afirmar con seguridad a excepción de que los demás grandes qanates, como los Abroñigales, Amaniel, Castellana y otros se asentaron sobre galerías pequeñas ya iniciadas. La ausencia de una correcta parcelación en la historia de los Mayras ha llevado a que la visión que sobre ellos podamos tener sea, globalmente aceptable y escasa en casos particulares. Tan es así que pensamos que en muchos casos la falta de análisis profundo de los qanates en relación con períodos concretos de la historia ha llevado a muchos investigadores a confundirse. No es de extrañar, si tenemos en cuenta, además, la gran cantidad de ramales de los viajes. Este es el caso de Troll y Braun, que separan los Caños del Peral del resto del viaje de

---

(129) TROLL y BRAUN, *Madrid, el abastecimiento de agua...*, pág. 263. Mientras no digamos lo contrario, los recorridos, fechas, etc., los habremos obtenido de estos dos autores.

(130) En efecto, nos consta la existencia de un documento en el AVM que no habla ni de "canal" ni de "viaje", sino de "fuentes": *Cuentas de la obra de las fuentes de los Caños del Peral*, 1566, secc. 1, leg. 89, núm. 81. No obstante, creemos que sí debemos considerarlo como un viaje más, por su antigüedad, haber sido remodelado al poco tiempo de venir la Corte a Madrid y por otras razones que damos más adelante.

(131) AVM, secc. 1, leg. 1, núm. 76, titulado *Prohibiendo hacer adoves ni edificios que perjudiquen al encañado de la fuente de Leganitos*, 1590. Dos años más tarde se limpiaron los conductos de las fuentes de Leganitos, según el AVM, secc. 1, leg. 89, núm. 82.

Amaniel (132). Nuestra investigación nos ha llevado a pensar que el de Amaniel es una prolongación del de los Caños según dedujimos en el Archivo del Palacio Real ante una carta en la que remitente y destinatario aparecen anónimos:

“Su Magestad me a mandado scrivir a V.M. que sepa V.M. qué cantidad de agua es y de dónde la que queda de dar la Villa de Madrid para la Huerta de la Priora fuera de la que se a de tomar del remanente de los labaderos que se hasen en los caños del Peral...” (133).

La proximidad de la “huerta de la Priora” con los caños del Peral nos da pie para pensar que aquélla se abastece en éstos, o sea, que hay una zona —si bien pequeña— que se sirve de los Caños. Teniendo en cuenta que en 1614 se empieza a construir el de Amaniel basándose en galerías que alimentaban la Fuente del Cura ya hacía tiempo, ¿no cabría la posibilidad de que fueran siempre o el mismo viaje o los mismos ramales? ¿No resulta chocante que el de Amaniel —con lo importante que fue— no sólo no haga desaparecer al de los Caños, sino que, además, pase justo al lado respetando su escaso trazado? Por otro lado, si el de Amaniel descansaba en el Alcázar y era de propiedad real, ¿no es chocante que también Felipe II se preocupara tanto, personalmente, por el abastecimiento de ese ganate? ¿No sería que los Caños iban más allá, hasta el Alcázar? No nos parece mucha aventura afirmar que el viaje de Amaniel, construido oficialmente desde 1614, no es más que la prolongación de los Caños del Peral, que bien podrían llegar a la Fuente del Cura por su parte norte (*vid.* el plano) y hasta las proximidades del Alcázar por la zona oeste. Además, fechados entre mayo y junio de 1613 existen dos documentos en el Palacio Real que hacen referencia a obras en la zona de las inmediaciones del palacio. ¿Se trata del saneamiento y ampliación de los ya tantas veces mencionados Caños del Peral? Así lo creemos (134).

---

(132) *Vid.*, su plano, base y fundamento del nuestro.

(133) APR, “Sección Administrativa”, leg. 19, Aguas, 1592.

(134) Los documentos en cuestión llevan por firmas, dentro de la “Sección Administrativa”, el legajo 19 y las fechas del 18 de mayo y 2 de junio de 1613. En el primero se informa a Felipe III de una reunión habida por los “oficiales de este alcazar” en la que se trató la cantidad de agua a que tenían derecho el Monasterio de la Reyna, el de Santo Domingo el Real, la casa del Conde de la Oliva y “Juan de Çiriça” sin llegarse a ninguna conclusión, manteniéndose así el problema: “muchas vezes viene a faltar a Palacio el agua...”. Así que se decide hacer obras en las inmediaciones de Palacio para sacar, al final del verano de 1613 “una buena cantidad de más agua”, procurándose que la cañería que vaya a Palacio sea más profunda que las demás para que no falte el agua.

Los demás viajes que se hacen en el siglo XVII para paliar la falta de agua producida por el aumento demográfico van a asentarse, también, sobre viejas galerías —o “alcantarillas”— y, ante todo, nacerán por la parte este de la Villa, ya que la norte, con los viajes de Segovia, del Peral, Amaniel, Leganitos, San Pedro-Bajo Abroñigal, Descalzas y Alcubilla estaba, posiblemente, abastecida de sobra. Veamos algunos ejemplos:

Basándonos en Oliver damos por cierta la existencia ya de viaje que, desde San Pedro el Viejo —más hacia el Este que el que marcamos en el plano—, iría a abastecer también las huertas de la parte de levante de la Villa (135). Pues bien, sobre esta primera zona excavada se harían las obras pertinentes para la creación del viaje del Abroñigal Bajo y sus derivaciones.

El otro Abroñigal, el Alto, debía tener parte trazada cuando se inician sus obras definitivas en el XVII, pues una de sus fuentes, la Mariblanca, aparecía “ya citada en viejos textos” (136). Este, según Oliver, nacía en Canillas y moría en San Nicolás, antes de las importantes reformas que se le hicieron en el siglo XVII (137).

Hasta aquí las tareas hidráulicas hechas en el subsuelo de Madrid antes del siglo XVII. Como se ve en el plano, la diferencia de extensión de la Villa se lleva a cabo buscando estas arterias acuíferas. Somos conscientes de que faltan ramales y viajes menores pero es imposible reproducirlos todos. Por ejemplo, mientras Solesio de la Presa hace mención de más de 15 viajes, o Troll-Braun de 14, prácticamente nada tienen que ver los de aquella con los de éstos (138). La disparidad de las opiniones queda latente cuando se ven los planos hechos. Dejando a un lado cuestiones secundarias, como escalas o signos convencionales, sí se pueden ver las discrepancias de criterio entre unos y otros. Tomamos como base los itinerarios y la escala dados por Troll-Braun por resultar más interesante para ver los recorridos dentro de la Villa. No obstante, no hemos tenido ningún in-

(135) *Op. cit.*, págs. 100-101.

(136) TROLL y BRAUN, *op. cit.*, pág. 291.

(137) *Op. cit.*, pág. 98. Troll y Braun le dan un ramal hasta la plaza de Cebada que nosotros también hemos reproducido.

(138) Selesio habla de los viajes de Amaniel, Alto Retiro, Bajo Retiro, Conde de Salinas, Retamar, Butarque, Fuente de la Salud, Prado de San Gerónimo, Prado Nuevo, Caños de Leganitos, Caños del Peral, Caños Viejos y Viaje de los Pajaritos.

Troll y Braun coinciden sólo en el de los Caños Viejos, que lo consideran mayor, en el del Peral, Leganitos, Fuente de la Salud y Amaniel. Estos autores hablan de otros viajes totalmente distintos a los de Solesio: los dos Abroñigales, Alcubilla, Descalzas, Buen Suceso, Berro y Atocha. No sólo los nombres pueden cambiar de un autor a otro, sino también los recorridos. En otros casos lo que para unos es ramal, para otros es un viaje independiente. La confusión, pensamos, es compartida por todos.

conveniente en seguir trazados de otros —fundamentalmente de Oliver—, suprimiendo siempre ramales secundarios que en buena medida entorpecerían un claro comentario del plano. Debemos resaltar, por último, que presentamos sólo los viajes en sus proximidades a Madrid y no a los lugares de origen, que eran casi siempre Fuencarral, Chamartín, Hortaleza, Canillas o Canillejas (139).

Parece ser que agua —en teoría— había, pues los viajes cubren casi todos los barrios de Madrid. De todos modos, ¿cuánta agua podía dar un viaje? Si tenemos en cuenta que la técnica se mantuvo casi inalterable —cuando no empobrecida— hasta el XIX, podemos hacer un cálculo comparativo entre viajes posteriores y los existentes en el Madrid filipino. Según parece, el de Amanuel, cuando alcanzó dos kilómetros de extensión, daba unos 99.000 litros/día. Otros posteriores, como los llamados del Alto y Bajo Retiro, darían, en 15 kilómetros el primero, y 4,5 el segundo, 247.500 litros/día y 28.281, respectivamente. El de Alcubilla, en ocho kilómetros, daba 337.326 litros/día. El del Conde de Salinas ofrecía 10.164 litros en dos kilómetros, 40.524 el de Retamar en la misma extensión y 25.905 litros el de San Dámaso o Butarque, también en dos kilómetros. Serían 798.600 litros/día dados por estos siete viajes en 36 kilómetros acañalados (140).

¿Cómo se repartía la propiedad del agua? Unos viajes eran del Patrimonio Real (el de Amanuel, por ejemplo), otros de monasterios (el de las Descalzas); del Concejo los terceros y de ricos propietarios otros, que pagaban para ser dueños de todo el agua que saliera por un caño de un diámetro no superior al de un real de plata, la cuantiosa suma de tres mil ducados (141) en el siglo XVII. Sin embargo, gratis resultaba a aquel que se fuera con su cántaro a la fuente pública o para los hospitales y obras religiosas y benéficas que no tuvieran viajes propios. También estaban exentos de cualquier pago los dueños de casas o tiendas en las que en su sótano estuviera el acceso por el que los fontaneros o “visitadores” llegaran a los viajes. Por supuesto que gratis era también para los que por no poder pagar tan elevada suma para tener un ramal hasta su casa, preferían horadar desde sus sótanos a la cañería más cercana para, haciendo un empalme, poder disponer de abundante y cristalina agua. Este sistema sólo tenía un

---

(139) Véase cómo todos, en sus nombres, tienen entre sí un punto en común: la existencia del agua para poderse llamar Fuencarral (con la raíz fuen-) o Canilla (que es el grifo de un tonel), Canillejas (despectivo del anterior) u Hortaleza (que sin agua no hay huerta ni hortaliza).

(140) Datos obtenidos de la obra de SOLESIO, *Antiguos viajes...*, págs. 65 y siguientes.

(141) OLIVER, *op. cit.*, pág. 131. Nótese que la cifra es ciertamente elevada.

inconveniente: si la "chapuza" no estaba bien hecha, la humedad podía corroer la calle, por lo que frecuentemente tenía que acudir la "Junta de Fuentes" a reparar los hundimientos en las calles socavadas por los vecinos (142).

El abastecimiento de agua a Madrid fue, a lo largo del siglo XVI, suficiente, a pesar del aumento demográfico, pues siempre hubo prospecciones y nuevas obras. Esto no quiere decir que en algunos momentos no se echara en falta más agua; si así ocurría "con grande cuidado el Rey Philipe Segundo, que esté en el Cielo, trató de que se mirasse por dónde podía ser proveído de agua" (143). Es evidente que existía una conciencia de la importancia del agua y que de ésta había en el subsuelo de Madrid, principalmente en la zona de sedimentación de los materiales erosionados de la sierra. El que Madrid vivió con abundante agua hasta el siglo XIX lo demuestra el hecho de que, salvo el paso a Valladolid, la Corte permaneciese en Madrid sin problema alguno que sepamos. Sólo se ve la situación angustiosa a mediados del siglo XIX. Tan es así que hay quien piensa en llevarse la Corte a otra parte (144). Es, entonces, cuando por una serie de causas —aumento demográfico, pérdida de la tradición hidráulica, etc.— los viajes, tal vez enfangados, no dan abasto para la Villa: se resucitarán las antiguas ideas de traer agua del Jarama y se llevarán a cabo con la obra de Bravo Murillo y el Canal de Isabel II.

La importancia de los viajes orientales de agua queda perfectamente clara en dos hechos: sirvieron de aliciente para que la Corte permaneciera en Madrid y fueron las vías por las que se desarrolló urbanísticamente la capital.

También Valladolid tenía agua en abundancia, pero el caso de Madrid es interesante, pues en él se entremezclan unos factores que no reunía otra ciudad cualquiera.

## 2. *Los caminos.*

La situación geográfica de Madrid se ha usado como argumento explicativo del porqué se estableció en la Villa la Corte. No obstante, no creemos que fuese la situación geográfica por sí, sino por su importancia cultural como ya hemos aclarado. Donde sí jugó un papel fundamental fue en el conseguir hacer de Madrid "la Villa y Corte", *a posteriori*, ya

---

(142) OLIVER, *op. cit.*, pág. 132.

(143) B.N.M.: *Relación de los trabajos hechos...*, Mss. 20065/29.

(144) OLIVER, *op. cit.*, pág. 114.

prácticamente inamovible. Las grandes rutas comerciales pasaban muy cerca de la Villa, por dentro incluso. Así, pues, creemos que es necesario hacer referencia a la red viaria que rodeaba a Madrid, circunscribiéndonos sobre todo a la zona comprendida entre Plasencia, Toledo, Alcalá de Henares, Aranda y Zamora.

Todo hace pensar que la red viaria en conjunto era bastante peor que en tiempos de la romanización: en no pocos lugares las calzadas hechas por aquellos tiempos van a seguir siendo el mejor trazado para el viaje y el transporte. Habrá, por supuesto, rutas nuevas, pero sin empedrar más que en algunos tramos. En otros, la apariencia de los caminos era tan desastrosa que “se abandonaban a menudo para viajar a campo traviesa por donde el suelo natural ofrecía consistencia suficiente” (145). No era sólo el caso español, pues otro tanto ocurría y siguió ocurriendo en el XVII por toda Europa (146).

No es nada nuevo afirmar que de todos los caminos, los mejores eran los que se denominaban “de rueda”, frente a “los de herradura”, existiendo zonas en las que la naturaleza del terreno permitía que los carruajes las atravesaran sin obras previas (147). Más común era encontrarse rutas impracticables en carros o carretas. No obstante, Castilla gozó en ese sentido de una gran ventaja y el comercio con carros, gran sustento del transporte, fue protegido por la Corona, lo cual demuestra la existencia de caminos para ellos. Ahora bien, estos desplazamientos nunca podían ser largos, pues los estrechamientos, cuando no los socavones, eran abundantes. De ahí que la forma más habitual de viajar fuera a lomos de un burro o un caballo o incluso en litera, deteniéndose cada cierto tiempo para descansar el hombre y la bestia. Veamos el recorrido de dos viajes, uno de Alcalá de Henares a Flandes —nos despediremos del viajero en Burgos— y otro de Madrid a Toledo.

El viaje desde Alcalá se inicia el 11 de diciembre de 1556, en pleno invierno. Estos son los días, etapas y gastos del viaje:

Siguiendo este itinerario se ve cómo algunas etapas son más cortas que otras (compárese Buitrago-Boceguillas con Somosierra en medio y Fresnedillo-Aranda), que aun en invierno podía ser atravesado a caballo; cómo los precios no varían en exceso de unas ventas a otras, etc.

En 1559 Antonio Suárez de Toledo fue enviado por el malogrado Juan de Escobedo para traer desde Toledo a Madrid al algibrista Alonso Muñoz. El carácter del viaje lo hace mucho más costoso que el anterior (de

---

(145) ALZOLA, *Las obras públicas en España*, pág. 205.

(146) MENÉNDEZ PIDAL, G., *Los caminos en la Historia de España*, pág. 83.

(147) ALZOLA, *op. cit.*, pág. 206.

Alcalá a Burgos pagó 2.180,50 mrs.; de Madrid a Toledo, ida y vuelta —ésta con dos personas—, 4.471 mrs.). Este viaje se hizo en carroza tirada por dos caballos: había que alquilarlos y dar su sueldo al postillón. En cualquier caso, este viaje se hizo el 25 de diciembre (*vid.* cuadro II).

CUADRO I (148).

Fechas	Etapas	Gastos
11-XII-1556	Alcalá-Usanos	Dormir y cenar: 135 mrs.
12-XII-1556	Usanos-El Berrueco	Comer y pagar la barca de Usada: 65,5 mrs.
12-XII-1556	El Berrueco-Buitrago	Cenar y dormir: 133 mrs.
13-XII-1556	Buitrago-Boceguillas	Comer: 51 mrs.
13-XII-1556	Boceguillas-Fresnillo de la Fuente	Cenar y dormir: 173,5 mrs. Limosna: 17 mrs.
14-XII-1556	Fresnillo de la Fuente-Aranda de Duero	Comer: 57 mrs.
14-XII-1556	Aranda-Bahabón	Cenar y dormir: 138 mrs.
15-XII-1556	Bahabón-Gogollos	Comer: 49,5 mrs.
15-XII-1556	Cogollos-Burgos	Cenar y dormir el día. Un día de descanso: 361 mrs.

En cuanto a las comunicaciones más urgentes con la Meseta Norte, digamos que no se veían interrumpidas ni en invierno. Así, por ejemplo, el viernes, 6 de marzo de 1579, salió a 18 horas un correo de Irún con destino a Madrid. Llegó a Burgos el domingo, 8, a las 12 horas; descansó y comió, reemprendiendo el viaje a las 16 horas y llegó a su destino el lunes 9, a las 24 horas (149). Otro correo que salió de Burgos el 1 de

(148) A.G.S., C y J de H., leg. 24, fols. 468 y sigs.

(149) A.G.S., C y J de H., leg. 175, fol. 7.

CUADRO II (150).

Etapas	Costos de alquiler de los caballos	Pagos al postillón	Otros gastos
Madrid-Getafe	272 mrs.	34 mrs.	
Getafe-Torrejón de Velasco	272 mrs.	34 mrs.	
Torrejón-Juncos	340 mrs.	34 mrs.	
Juncos-Olías	374 mrs.	34 mrs.	
Olías-Toledo	272 mrs.	34 mrs.	
Toledo			17 mrs. para que les abran las puertas
Toledo-Madrid			1.700 mrs. por sus caballos y 765 por los del algibrista
Madrid-Toledo			102 mrs. en comida
Toledo-Madrid			170 mrs. en comida, pero para dos personas

junio de 1579, a las 10 horas, llegó a Madrid el día 2, a las 17 horas (151). Gastaron de Burgos a Madrid 31 y 32 horas, respectivamente. Más largos se hacían en invierno los viajes, pues atravesar Somosierra conllevaría cierto retraso. Así, por ejemplo, el miércoles 22 de enero de 1579 salió un correo de Irún a las 17 horas, que llegó a Burgos al día siguiente a las 24 horas y, sin descanso, reemprendió el viaje. Llegó a la Corte el sábado 24, a las 17 horas. Había empleado 12 horas (152). Una hora más empleó otro correo que salió al día siguiente, el jueves 22 de enero a las 12 horas, llegó a Burgos el 23, a las 20 horas, y, tras cambio de correo, el despacho salió para Madrid a medianoche, llegando a la Corte el domingo 25 a las 13 horas (153). Esta ruta Burgos-Somosierra-Madrid era

(150) A.G.S., C y J de H., leg. 35, fol. 257.

(151) *Ibíd.*

(152) *Ibíd.*

(153) *Ibíd.* La obra pionera y desgraciadamente única sobre el correo es la de MONTANEZ MATILLA, María, *El correo en la España de los Austrias*, Madrid, 1953.

más importante que la de Guadarrama por cuestiones tácticas y logísticas. Esta última se mejoraba fundamentalmente cuando iban los reyes a sus retiros (154).

Los viajes en el siglo XVI se hacen más frecuentes ya. Desde las postrimerías del siglo XV podemos anotar una serie de factores favorables para su incremento. En Castilla, en 1476, y en Aragón, en 1487, se crea la Santa Hermandad, dispuesta a perseguir a salteadores y a bandoleros. Años después (en 1497) los reyes cooperan en la fundación de la Real Cabaña de Carreteros. A ello debe unirse la aparición por Europa del coche, vehículo en el que el habitáculo iba suspendido por correas, de origen húngaro, o inventado tal vez por Kocs, a fines del XV. No obstante, y a pesar de tantos factores favorables, los viajes siguieron haciéndose a pie o a caballo y buscándose la compañía y protección de los que por aquel tiempo más merodeaban por los caminos, o sea, los arrieros, de donde se deduce que la bondad de las decisiones no recogió los frutos últimos deseados.

Sin duda alguna, también influyó en el aumento de viajes y viajeros la experiencia que ofrecían los correos, el mayor número de ferias y mercados, etc. Se hacían indispensables unas guías que ofrecieran al lector —al viajero— los itinerarios que debían seguir y también dónde podían descansar. Así nace, en 1546, el primer *Repertorio de caminos*, obra del correo real Juan de Villuga. Sus indicaciones —puntos de origen y destino del viaje con los lugares intermedios y distancias totales y parciales, etcétera— y tamaño —15 por 10 cms., aproximadamente— lo hacen muy manejable y cómodo de llevar en el bolsillo, al estilo de un libro de oración.

El mapa que presentamos tiene su base en este *Repertorio*... Adelantaremos una serie de observaciones:

---

(154) Aunque los testimonios pueden ser innumerables valgan como ejemplo la correspondencia cruzada entre la Corona y el Corregidor de Segovia en el primer desplazamiento que Felipe II hizo después de la movilización general o traslado de la Corte a Madrid en junio de 1561. Al rey le interesa que el Alto de la Fuenfría quede "muy bien aderesçado" para que el paso de literas, carros y coches sea factible. En una semana están hechas las reparaciones pero en la carta del corregidor se ve su queja por la falta de cooperación por parte de los vecinos de Manzanares en el "aderesço" de la parte Meridional del paso. El rey escribe al gobernador de Manzanares advirtiéndole de sus obligaciones, no sin antes decir al corregidor de Segovia que "sino se aderesçasse el camino desta parte del puerto [...] es encargo mucho que con los CCI [201] hombres que teniades juntos [...] uséis de toda diligencia que os sea posible en continuar de aderesçarles los pasos mencionados" [...].", etc. A.G.S., Libros de Cédulas, 128, fols. 167v-169v. julio de 1561.

Al año siguiente hay que volver a reparar el paso. Esta vez la cédula se expide directamente al gobernador del Real de Manzanares. A.G.S., Libros de Cédulas, 128, fol. 176r. 12 de agosto de 1562. En el mismo sentido. *ibid.*, fols. 233v y sigs.

1.<sup>a</sup> No hay una red centralizada de caminos, si bien por Madrid-Toledo transitan algunos de los más importantes.

2.<sup>a</sup> La zona más importante, o más densa en cuanto al trazado de los caminos se corresponde, o debería hacerlo, con la que económicamente es la más rica: Toledo-Madrid-Burgos al este tiene su correspondencia con Salamanca-Medina-Valladolid en el norte del Sistema Central, uniéndose ambas rutas en Aranda y dejando en solitario la vía Aranda-Burgos. Al este merece destacarse Toledo-Avila-Salamanca-Medina-Valladolid.

3.<sup>a</sup> Las cuencas de los ríos han servido en muchos casos para la realización de las rutas. Las alturas montañosas no han supuesto obstáculo para ser atravesadas. Véase la densidad de puertos que hay por encima de los 1.400 metros entre Barco (nacimiento del río Alberche) y Somosierra. Esto nos demuestra, una vez más, la importancia de las comunicaciones entre “aquende” y “allende” los puertos.

5.<sup>a</sup> Abundan las ventas, luego también los viajeros que las necesitan.

6.<sup>a</sup> Con respecto al establecimiento de la Corte en Madrid, por su situación geográfica, se ve que cualquier idea referente a la Villa es también extensible a Toledo.

Este *Repertorio de caminos*, de Villuga, nos hace pensar que en buena medida está hecho de oídas por una serie de anomalías que en el mapa anotamos. Si, por otra parte, lo comparamos con la segunda “guía de viajes” española, la de Meneses, publicada en Alcalá en 1576, observaremos cómo en ésta se marca ya el camino de Madrid a Guadarrama por Las Rozas y que, dando más importancia a Madrid que Villuga —cosa lógica por otra parte—, traza un camino desde la Villa a la Urbe Santa. No obstante, no se cita El Escorial en el de Meneses ni —naturalmente— en el de Villuga. Sin embargo, todo el panorama cambiará dos siglos después, en donde nos encontramos ya con un Toledo sin importancia o con la aparición de los lugares de recreo de los reyes. Habrá, por supuesto, muchos casos en que las rutas permanecerán inalteradas.

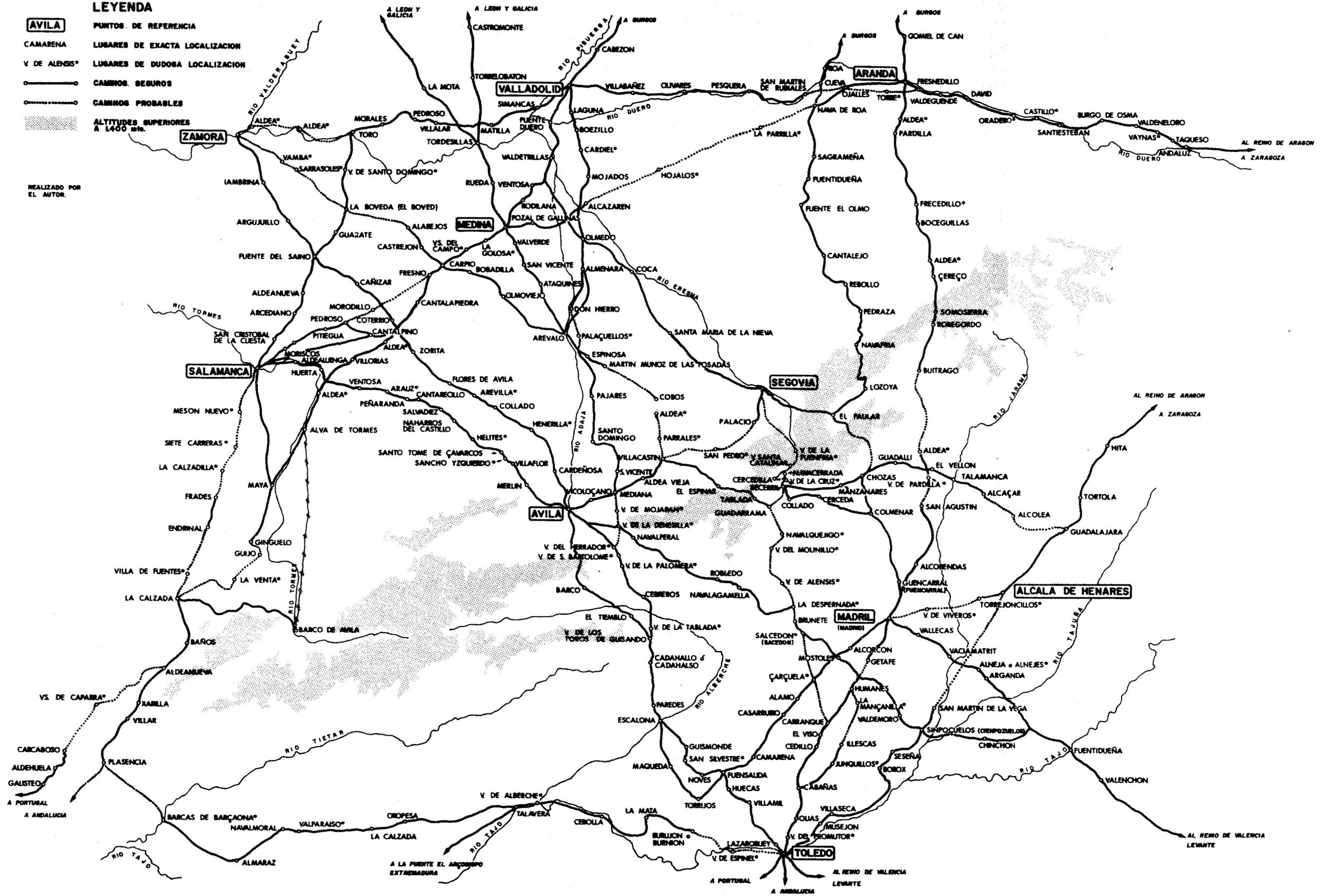
### *Los caminos de Madrid y las Relaciones Topográficas.*

No mucho mejores eran los caminos —por llamarlos de alguna manera— que declaran los informantes en las *Relaciones Topográficas*. Por algunos lugares pasaban los “caminos reales”, aquellos que por su importancia económica o estratégica merecían los más altos cuidados. La prosperidad que de ellos emana queda latente en los lugares que atraviesan: Alcorcón, por ejemplo, era lugar de tránsito entre La Mancha, Castilla la Vie-

# LEYENDA

- AVILA** PUNTOS DE REFERENCIA
- CAMARENA LUGARES DE EXACTA LOCALIZACION
- V. DE ALENSIS\* LUGARES DE DUDOSA LOCALIZACION
- CAMINOS SEGUROS
- CAMINOS PROBABLES
- ALTITUDES SUPERIORES A 1400 mts.

REALIZADO POR EL AUTOR.



ja y Extramadura, hacia Madrid (155). Brea, por otro lado, servía de punto de paso “de carreterías de lanas o sogas e otras mercaderías” (156). Camarma de Encina se sitúa junto al camino real de Alcalá a Uceda (157); Fuentidueña de Ocaña se sitúa en el cruce entre Valencia-La Mancha y Alcalá-Madrid (158); Getafe se asienta en lugar envidiable: en la ruta Burgos-Sevilla —o localmente Madrid-Toledo— (159); como le ocurre a Loeches, en medio de la ruta que iba de Alcalá a Toledo o de Alcalá a Ocaña; y, por último, para no alargar la cita en exceso, mencionaremos a Móstoles, camino que mercaderes y viajeros toman para ir de Valencia y Andalucía a Castilla la Vieja (hoy Castilla-León) o de Extremadura a Madrid. Conscientes y ufanos de su localización no dudan en afirmar los informantes que, además de los citados, por su pueblo “pasan otros muchos” (160). Si la transitabilidad de estas rutas puede despertar dudas según el clima, y son los mejores que atraviesan la provincia, la degradación de los caminos se ve aumentar paulatinamente. Así, tenemos que los de Alameda o el Alamo destacan en su declaración que a Coslada, Chamarín, Alcobendas y Rejas, en el primer caso, y que a Valmojado, en el segundo, el camino es llano y derecho, ¿cómo serían los demás? (161). Peores aún son otras vías de comunicación, como la que une a Campo Real con Torres (162), o la que une Navalcarnero con Madrid vía río Alfarache, cuyo vado es impracticable en invierno (163). También una cuenca fluvial tenían que atravesar para ir de Paracuellos a Barajas (164). Mas todas estas vías de comunicación merecen el calificativo de “caminos”. ¿Cuántas serían tan sólo marcas dejadas por el paso de hombres y bestias entre los campos roturados? Y, a pesar de todo, de unos lugares a otros iban y venían con sus mercancías. ¿Cuántos lugares quedarían incomunicados por la crecida de un arroyo? Y, lo más triste, ¿cuál sería el mundo de estos hombres que no salían de sus hogares?

---

(155) VIÑAS, C. y PAZ, R., *Relaciones histórico-geográficas estadísticas de los pueblos de España...* págs. 38-39, preguntas 13 y sigs.

(156) *Ibid.*, págs. 110 y sigs.

(157) *Ibid.*, págs. 129 y sigs.

(158) *Ibid.*, págs. 271 y sigs.

(159) *Ibid.*, págs. 282 y sigs.

(160) *Ibid.*, págs. 387 y sigs.

(161) *Ibid.*, págs. 13 y sigs., y 20 y sigs.

(162) *Ibid.*, págs. 1/2 ? y sigs.

(163) *Ibid.*, págs. 401 y sigs.

(164) *Ibid.*, págs. 418 y sigs.