

Los caminos reales de América en la legislación y en la historia¹

María Luisa Pérez González

Universidad de Sevilla

El presente trabajo analiza las fuentes legales peninsulares y coloniales con referencia a los caminos desde la Alta Edad Media al siglo XIX. El objetivo es rastrear en los cuerpos legales de la monarquía española sus planteamientos en lo referente a los caminos reales y a su implantación y desarrollo en España y América. Se estudian, además, los diferentes condicionamientos impuestos por las circunstancias históricas en la aplicación del proyecto real sobre vías de comunicación. Pretendemos con ello contribuir a esclarecer los mecanismos que estuvieron en el origen de la apertura y consolidación de los caminos reales con anterioridad a las reformas borbónicas del siglo XVIII. Intentamos, asimismo, poner de manifiesto la importancia decisiva de esta red de caminos en la integración y comunicación territorial en América según el proyecto de la monarquía española.

En el desarrollo de esta investigación hemos revisado fuentes del Archivo General de Indias y la legislación peninsular y colonial que se produce sobre caminos desde los siglos medievales hasta principios del siglo XIX. Y hemos podido comprobar la utilidad del análisis comparativo de la documentación para entender de manera más precisa los acontecimientos históricos.

Los caminos en la legislación española

El derecho real español intentó abrirse paso, aunque con dificultad, desde la Baja Edad Media, a la par que se iba consolidando un incipiente Estado. En la tradición de la legislación medieval española, a través de sucesivas compilaciones de las leyes emanadas de la Corona, la autoridad real se fue imponiendo a la maraña de jurisdicciones que existían en la península. La dificultad principal a la que se enfrentaba la Monarquía no eran ya los fueros nobiliarios, eclesiásticos o municipales, sino la multitud de disposiciones que para contrarrestarlos se habían ido produciendo a lo largo de los siglos. A menudo, muchas de estas disposiciones resultaban contradictorias, con lo que la administración de justicia era una tarea casi imposible. Para subsanar esta situación se llevaron a cabo sucesivos ordenamientos que recogían los textos anteriores y daban lugar a un nuevo cuerpo legal actualizado. Su promulgación no significaba en la mayoría de los

¹ Una primera versión de este trabajo se presentó en el *Second International Conference on El Camino Real de Tierra Adentro*, que tuvo lugar en Santa Fe, Nuevo México (USA) en Octubre de 1996.

casos que fuesen aplicados como derecho común ni que su aceptación fuese generalizada. A veces, contribuyeron incluso a complicar aún más la situación por la falta de rigor con que se efectuaron.² Aún así, resultan una fuente excelente para ver qué directrices siguió la Monarquía para consolidar su poder y de qué instrumentos se valió para fomentar el concepto del bien común y del Estado.

El Fuero Viejo de Castilla recoge legislación desde Sancho García en el siglo XI hasta el rey don Pedro I, que llevó a cabo la recopilación de los fueros castellanos en 1356. El Fuero Real, obra de Alfonso X el Sabio, es aproximadamente de 1255. Es anterior a las Partidas, pero de mayor aplicación en la práctica. En el reinado de Alfonso XI, en las Cortes de Alcalá de Henares de 1348, se promulgó el Ordenamiento de las leyes de Alcalá. El Ordenamiento se aplicó hasta que por comisión de los Reyes Católicos, Alfonso Díaz de Montalvo redactó las llamadas Ordenanzas Reales de Castilla, publicadas por primera vez en Huete en 1484. En 1505, ante la profusión de ordenanzas y pragmáticas que se produjeron durante el reinado de los Reyes Católicos, se llevó a cabo un nuevo intento de unificación y aclaración del Derecho con las Leyes de Toro. Dos intentos más se realizaron con posterioridad: la Nueva Recopilación, en el reinado de Felipe II, y la Novísima Recopilación de 1805.³ Hemos revisado esta legislación para ver cuál fue la política real en torno a los caminos, su evolución, y la importancia que se les asignó en el plan general de la Monarquía.

El imperio romano había concebido una red de calzadas como un todo orgánico, para unir y articular las distintas provincias que fue incorporando. Este plan general se superpuso a los primitivos caminos concebidos únicamente para unir poblaciones cercanas. Volver a conseguir esa amplitud de miras y establecer la decisiva importancia de los caminos en el desenvolvimiento del estado fue tarea que llevó toda la Baja Edad Media y prácticamente toda la Edad Moderna. “Y bien puede decirse que, desde esta época, (romana) no volvió a concebirse en España una red orgánica de caminos con miras tan amplias hasta que se trazaron las carreteras del siglo XVIII y los modernos ferrocarriles del XIX”.⁴

No puede decirse, sin embargo, que todo fuera negativo con respecto a los caminos durante la Edad Media porque esa época se caracterizó por un incremento en el tráfico de personas y cosas. Aunque los caminos se

2 Véase *Los códigos españoles concordados y anotados*. Madrid, 1847-51.

3 *Ibidem*

4 Menéndez Pidal, Gonzalo: *España en sus caminos*. Madrid, 1992, pág. 25.

empobrecieron, haciéndose la mayoría de tierra y sin firme, a la vez que se debilitaba el control nacional de los mismos. Como señala Gonzalo Menéndez Pidal: “...en los siglos VIII y IX hicieron su aparición generalizada la herradura, el estribo y un moderno sistema de enganche...”.⁵

Los primeros y tímidos intentos en la legislación para volver a controlar los caminos los encontramos en el Fuero Viejo: “...judgó don Lope Díaz de Faro que carrera que sale de villa e va para fuente de agua, debe ser tan ancha que puedan pasar dos mugieres con sus orzas de encontrada; e carrera que va para otras heredades debe ser tan ancha que si se encontraren duas bestias cargadas, sin embargo que pasen; e carrera de ganado debe ser tan ancha que se se encontraren duos canes, que pasen sin embargo”.⁶

Pero es Alfonso X, en el siglo XIII, el que personifica un avance considerable en la concepción de la sociedad en general, sistematizado en el código de Las Siete Partidas. Las Partidas llevaron a cabo un ordenamiento general en todos los ámbitos de la vida. Trataron de eliminar las limitaciones de la Monarquía con respecto a los fueros y al ordenamiento eclesiástico y las trabas en el desenvolvimiento de una sociedad en la que la excepción era estar directamente bajo la jurisdicción real. El nuevo Código “trató de estrechar los lazos harto débiles que unían a los diversos territorios del reino”.⁷ Estaba compuesto en su mayor parte de leyes romanas y decretales, y “muchas de sus disposiciones eran contrarias a lo que determinaban los fueros generales, provinciales, y aun municipales, que hasta entonces habían regido en el reino”.⁸

Con respecto a los caminos, en las Partidas se expone por primera vez el interés público de algunos de ellos, la competencia real en los mismos y su mantenimiento inexcusable a cargo de los beneficiados en caso de no poder cubrirse con las rentas del común. Gonzalo Menéndez Pidal resume todos estos aspectos, citando las Partidas, en el párrafo siguiente: “Alfonso X tuvo clara conciencia y experiencia de cómo la red caminera no podía estar formada por la simple suma de caminos locales y, por tanto, pensaba que algunos de esos caminos, por ser de interés general, debían construirse y mantenerse nacionalmente: ‘Debe [el rey] mandar labrar las puentes e las calzadas, e allanar los pasos malos’ (Partida II, tít. 11, ley I); de resultas, estos caminos cobraban carácter super local, y el rey podía afirmar que

5 *Ibidem*, pág. 51

6 *Los códigos españoles...* Fuero Viejo, Libro V, tit.iii, ley XVI, pág. VII.

7 *Ibidem*, pág. VI.

8 *Ibidem*

‘los caminos públicos pertenescen a todos los homes comunalmente, en tal manera que también pueden usar dellos los que son de otra tierra extraña como los que moran e viven en aquella tierra do son’ (Partida III, tít XXVIII, ley VI.). ‘Apostura e nobleza del regno es mantener las calzadas e las puentes de manera que non se derriben ni desfagan. E como quier quel pro desto pertenesca a todos, señaladamente la guardia e la femencia destas labores pertenesce al rey que debe i poner homes señalados er entendudos en estas cosas, et animosos e mandarlos que fagan lealmente el repartimiento que fuere menester’ (Partida III, tít. XXXII, ley XX). Se pagaría, a ser posible, con las rentas del común, y si no bastaba ‘entonces deben los moradores de aquel lugar pechar comunalmente, cada uno por lo que hobiere, e desto non se pueden escusar caballeros, no clérigos, ni vibdas, nin huérfanos, nin ningún otro cualquier por privilejo que tenga’ (Partida III, tít XXXII, ley XX).⁹

Como hemos señalado, la aplicación de las Partidas fue tarea ardua, así que este lenguaje tan explícito no se vuelve a producir hasta que en el siglo XVIII el regalismo borbónico hace posible de nuevo esta amplitud de miras. Por el momento, a Alfonso X no le cupo más opción que aplicar el Fuero Real: “más obra de observación y recopilación y menos obra de ciencia, fue completamente nacional y aceptable desde luego (...) reflejaba la sociedad y satisfacía sus necesidades”.¹⁰ Aun así, al intentar aplicar el Fuero Real se levantaron los nobles en Lerma para reivindicar el Fuero Viejo de Castilla, lo que originó la convocatoria de las Cortes de Burgos de 1270.

El Fuero Real seguía el lenguaje indirecto que se mantuvo posteriormente, en el que el bien público se articulaba en torno a aquellos aspectos que interesaban a la Corona que se cumplieran para garantizar la comunicación y el tráfico comercial, sin olvidar la pugna con otras jurisdicciones en el uso del camino. Es decir, se abre paso el establecimiento de las regalías de la Corona como primer peldaño para establecer una sociedad plural cuya cabeza visible es el rey.¹¹ Así, se expresa la necesidad de que los caminos mantengan una determinada anchura y que no sean invadidos

9 Menéndez Pidal: *España...*, pág. 69.

10 *Los códigos españoles...*, pág. VII.

11 María Moliner en su *Diccionario de uso del español* (Madrid, 1989) define la regalía como “Del latín *regalis*, real: prerrogativa de las que, como la acuñación de moneda corresponden al soberano de un país.” Y otra definición la encontramos en el *Diccionario ideológico de la lengua española* de Julio Casares (Barcelona, 1985): “Preeminencia o privilegio que en virtud de suprema potestad ejerce un soberano en su estado”.

por las propiedades circundantes. Igualmente hablan estas leyes de la libertad de los caminantes de transitar los caminos y de apacentar a sus bestias en campos abiertos. Establecen además las multas correspondientes para los delitos contra los caminos y los caminantes.¹²

El Fuero Real sólo se aplicó de modo más generalizado en el reinado de Alfonso XI (1312-1350) “...pero lo que acabó de establecer la armonía y conformidad de las leyes en todas las partes de la monarquía fue la corrección y reforma de las Partidas, que para publicarlas ejecutó don Alfonso, (...) [pero] no se abolió el uso y autoridad de las leyes municipales (...) sino que se procuró suplir la escasez y remediar los defectos que en otros respectos padecían”.¹³

Un hito importante en este plan de la Monarquía lo constituye el año 1354, fecha en que las cabañas de ganados del reino pasan a estar bajo la protección real. No podemos extendernos aquí en la importancia decisiva que tuvo el Honrado Concejo de la Mesta en el desenvolvimiento económico del reino, pero es necesario mencionar los repetidos privilegios que la Corona le concedió, y cómo las vías pecuarias pasaron a denominarse cañadas reales. “El rebaño de reses lanares, los caballos, vacas, cerdos y la impedimenta, reunidos en grupos, de un propietario, se llamaba una cabaña. Sin embargo, la cabaña Real no se refiere a los ganados reales sino a la totalidad de la industria pastoril del reino, gobernada por decretos reales. Esta denominación de cabaña Real se usó para refrenar el poderío de las órdenes militares y del alto clero, que decidieron formar otra gran cabaña que no estuviera sujeta a estos decretos”.¹⁴

Los siguientes en conseguir el favor de la Corona fueron los carreteros: “...muy favorecidos por privilegios reales especiales: ‘por comerciar en el país en los tiempos de paz y servir su equipo para el transporte de impedimenta en tiempo de guerra’. Se concedieron cartas de privilegio a los carreteros en 1497, 1516 y 1533”.¹⁵ En la primera de ellas se reconocía por primera vez la Cabaña Real de Carreteros. “En 1629 la cabaña Real se dilató al incorporar a los cabañiles y los muleros de largas distancias con convoyes de carga integrados por hasta cien mulas”.¹⁶

12 *Los códigos españoles...*, Fuero Real, tít. VI, leyes III, IV y V, pág. 408.

13 *Los códigos españoles...*, pág. VII.

14 Klein, Julius: *La Mesta*. Madrid, 1979, pág. 37

15 *Ibidem*, pág. 36.

16 Ringrose, David: *Los transportes y estancamiento económico de España*. Madrid, 1972, pág. 131.

Era un sistema en el que el beneficio se daba en una doble dirección: “Al conceder privilegios a la asociación de carreteros, la Corona la subordinó a sus intereses. La Corona podía, entonces, pedir a los carreteros que dieran prioridad a las demandas locales incluso cuando hubiera en el horizonte otro trabajo más atractivo. Dentro de este engranaje de mutua dependencia, el gobierno podía monopolizar los servicios de transporte”.¹⁷

Con respecto a los caminos, como era de esperar, recibieron un importante impulso en el reinado de los Reyes Católicos. “Después de haber sentido tan a lo vivo la necesidad de caminos en la guerra de Granada, no era fácil que los Reyes, al llegar la paz, perdieran su interés por las comunicaciones del reino recién incorporado a su Corona, y buen testimonio de ello nos lo da la cédula caminera de setiembre de 1495, en la cual, visto lo provechoso que había resultado el carril abierto entre Guadix y Almería, se ordena la construcción de otros carriles semejantes que comunicasen Guadix con Baza y la Calahorra, así como también con los puertos de Almuñécar y Adra. Un mes después, los reyes ordenan el enlace caminero entre Ronda, Sevilla y Jerez, de una parte, y Ronda con Marbella y Gibraltar, de otra”.¹⁸

Acorde con su política de expansión de una economía nacional, los Reyes Católicos legislaron sobre la protección a la cabaña de carreteros, la comodidad en los caminos y el fin de los privilegios de los nobles. Estos privilegios se habían multiplicado, dando lugar a todo tipo de abusos, en el reinado de Enrique IV. Así consta en las leyes promulgadas para subsanarlos, recogidas en la Novísima Recopilación.¹⁹ Como refuerzo de todas estas disposiciones y por la importancia que los Reyes Católicos concedieron a los caminos, establecieron en 1476 la Santa Hermandad, con “jurisdicción sobre todo delito cometido en despoblado, así como sobre los delincuentes que se refugiasen en el campo. Sus procedimientos eran sumarios y rigurosos”.²⁰

En esa época, los caminos pasan a formar parte definitivamente de las regalías de la Corona. Actúan a modo de catalizadores de toda la organización económica que se crea, basada en principio en el ganado trashumante y más tarde en las minas. Los caminos permiten el transporte de mercancías o

17 *Ibidem*, pág. 128.

18 Menéndez Pidal: *España...*, pág. 110.

19 *Los códigos españoles...*, Novísima Recopilación, libro VI, tít. XX, ley VIII, libro VII, tít. XXVIII, ley I, libro VII, tít. XXXV, ley II, págs. 322, 592 y 647.

20 Menéndez Pidal: *España...*, pág. 105.

de impedimenta de guerra y, a su vez, son fuente de ingresos por portazgos y otros peajes. El interés de la Corona está en todos los caminos, pero especialmente en aquellos que resultan vitales para el desenvolvimiento económico y del Estado. Y al legislar sobre ellos o sobre otros aspectos indirectos que les atañen igualmente, los coloca directamente bajo su protección. Son los caminos que en el lenguaje del XVIII se llamarán a veces “caminos principales,” pero que por mucho tiempo se conocerán por “caminos reales,” en el sentido de reforzar su carácter público y su utilidad general.

Lo que resulta obvio es que las leyes no concedían la titularidad al camino, sino la protección real y los beneficios de acogerse a ellas. No existe ningún tipo de planificación supralocal de las comunicaciones pero sí el deseo de que exista. Parece como si para empezar a formar una red de caminos públicos superpuestos a una maraña de jurisdicciones, las múltiples y repetitivas disposiciones reales dejen abierta la posibilidad de ir calificando los caminos reales.

Este es básicamente el legado que se recogerá en América, que a pesar de constituir un proyecto regio, sufrirá el mismo mal endémico arrastrado desde la Edad Media. No será posible aplicar un plan general de organización de las comunicaciones perfectamente concebido, sin tropezar de inmediato con intereses particulares que, al fin y al cabo, ayudaban en la expansión del Imperio.

Los caminos en la legislación colonial

La experiencia medieval de la Monarquía en la península hizo que todo el plan de conquista y colonización de América se concibiera como un proyecto real desde sus inicios. En este sentido, la Corona retoma el espíritu ya vigente en las Partidas en cuanto a la organización de una nueva sociedad cuya cabeza visible es el soberano. En definitiva, se trata de conseguir en América la soberanía y la unidad que tanto esfuerzo estaban costando a la Monarquía tras la fragmentación de la Edad Media.

La Monarquía contó desde el principio con las leyes y demás disposiciones reales para lograr el control de la empresa: “El derecho peninsular de la época de la conquista y la colonización americana no constituía un sistema jurídico unificado. Por ello, para conseguir la unidad política y jurídica, la monarquía hispana habría de luchar por imponer su derecho sobre los derechos locales, dictados desde tiempo inmemorial por órganos dis-

tintos que los reales. La hegemonía política que fueron consiguiendo los monarcas castellanos no siempre llevó aparejada la unidad jurídica. Esta situación no se dio en América ya que desde el primer momento el único órgano creador del derecho fue el rey”.²¹ Otro medio para ejercer un dominio regio más efectivo lo constituyeron las reiteradas referencias al bien público y al del Estado en la ingente masa documental que generó la minuciosa burocracia de los Austrias y Borbones.²²

¿Cómo se constituyó y organizó este derecho? María del Refugio González resume este proceso como sigue: “García-Gallo afirma que el derecho indiano nace del castellano al irse adaptando éste a las especiales circunstancias del Nuevo Mundo, sin que haya un propósito de establecer un régimen jurídico distinto en aquél y en la Península, antes bien procurando asemejarlo. Agrega que el derecho indiano sólo regulaba aquellas situaciones que por darse en América en forma distinta que en España requirieron de regulación diferente, de manera que el derecho indiano es un derecho especial o municipal. Siguiendo a este autor, se puede afirmar que ‘...el orden jurídico indiano, y por supuesto, el novohispano, formaban parte del sistema jurídico castellano. Aunque para las Indias, el derecho de Castilla era el común o general, y el indiano el particular o especial. Así pues, en caso de disparidad prevalecía el indiano, ya que el castellano tenía carácter supletorio o subsidiario, y se seguía formalmente para su aplicación el mismo orden que se había establecido para Castilla (...) En primer lugar, puede señalarse como elemento constitutivo del derecho novohispano al conjunto de ordenamientos jurídicos que eran derecho vigente en Castilla antes de la conquista de América, los cuales fueron transplantados prácticamente en bloque a los nuevos territorios, y constituían el punto de partida de todo el subsistema (...) En segundo lugar, las disposiciones dictadas para la propia España después de la conquista que por su sola promulgación tenían validez en las Indias; otras requerían el pase del Consejo para ser aplicadas en ellas (...) En tercer lugar, las disposiciones dictadas por las autoridades metropolitanas (...) En cuarto lugar, las disposiciones dictadas por las autoridades locales en uso de facultades delegadas por el

21 González, María del Refugio: “Estudio Introductorio a la *Recopilación Sumaria* de Eusebio Ventura Beleña”. México, 1991, pág. XXV.

22 Véase por ejemplo: “Testimonio de Autos sobre la apertura del camino entre Yucatán y Guatemala. 1696”. AGI, Patronato, 237; y “Noticias de los poblados de que se componen el Nuevo Reyno de León, provincia de Coaguila, Nueva Extremadura y la de Texas... Año de 1739”. AGI, Indiferente General, 108.

rey (...) En quinto lugar podemos señalar las leyes y costumbres de los naturales que eran anteriores a la conquista y que no iban en contra de la religión católica ni del Estado. En sexto y último lugar se puede mencionar la costumbre..”²³

El panorama, por lo tanto, se complicó de manera semejante a lo que ya había sucedido en España. Y aunque no tan repetidamente, también se acometió de vez en cuando la labor de ordenar la legislación. Como resultado, se publicaron la *Recopilación de Indias* en el siglo XVII, la *Recopilación Sumaria* de Eusebio Ventura Beleña, y el *Diccionario de Gobierno* de Manuel José de Ayala, las dos últimas del siglo XVIII; ya en el XIX, las *Pandectas Hispano-Megicanas* de Rodríguez de San Miguel y la *Legislación Ultramarina en forma de Diccionario* de Zamora y Coronado. Con la misma intención que analizamos los códigos españoles, hemos revisado estos cuerpos de leyes para rastrear la situación de los caminos en el proyecto americano.

La Recopilación de las leyes de Indias fue culminada en 1680 tras un largo proceso y con el objeto de ordenar y sistematizar todas las leyes vigentes en los reinos de ultramar.²⁴ La obra básicamente recoge con algunas novedades en la terminología (“tambos”, “virreyes”, “pueblos de indios”...) los mismos intereses que ya expresaron las leyes medievales.

La *Recopilación Sumaria* de Eusebio Ventura Beleña se publicó entre 1787 y 1788 en la ciudad de México.²⁵ Parece que a pesar de no contar con la licencia del Consejo de Indias —la licencia real era imprescindible puesto que una de las regalías de la Corona era sumariar, imprimir y publicar las leyes—, esta compilación privada tuvo un uso generalizado.²⁶ Contiene “la parte de la recopilación realizada poco más de cien años antes por Montemayor, relativa a los Autos Acordados de la Real Audiencia de México y los mandamientos y ordenanzas del Superior Gobierno [y] (...) el material recopilado por el oidor Beleña, a saber: los Autos Acordados de la Real Audiencia de México posteriores a 1677; los Autos Acordados de la Real Sala del Crimen de la misma Audiencia desde 1723, y por último, las providencias que fueron dictadas por el superior Gobierno también después de 1677 y las reales cédulas y órdenes posteriores a la publica-

23 González, María del Refugio: “Estudio Introductorio..”, pág. XVIII-XIX.

24 Menéndez Pidal, Ramón y Juan Manzano Manzano, editores, *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*, edición facsímil. Madrid, 1973.

25 Ventura Beleña, Eusebio, *Recopilación Sumaria*. México, 1991.

26 Véase al respecto: González, María del Refugio: “Estudio Introductorio..”

ción de la Recopilación de Indias”.²⁷ Nos interesa esta obra sobre todo porque recoge disposiciones de carácter local y así “presenta un panorama completo del derecho aplicable en la Nueva España en el último tercio del siglo XVIII”.²⁸

En la recopilación del propio Beleña, no hay referencia específica a caminos en las materias contempladas. Los autos acordados de la Real Sala del crimen que Beleña incluyó trataban de “complementar la regulación novohispana sobre diversas materias, cuestiones de la vida cotidiana no previstas o insuficientemente reguladas en la legislación general”.²⁹ No se recoge ninguna real cédula u orden expedida después de publicada la Recopilación de Indias específicamente referidas a caminos. Con todo lo cual parece que esta materia no necesitara de mayor regulación.

También a finales del siglo XVIII publicó Manuel José de Ayala su *Diccionario de Gobierno y legislación de Indias*.³⁰ Ayala era panameño y desempeñó los cargos de Archivero y Oficial de la Secretaría del Supremo Consejo de Indias y Archivero de la Secretaría de Indias. Aprovechó la rica documentación del Consejo de Indias y de la Secretaría del Despacho Universal de Indias para formar un Cedulario. “De los Cedularios conocidos que ofrecen mayores garantías históricas (...) [este cedulario] tiene la ventaja, por ser el más moderno, de incluir documentación de los últimos tiempos coloniales”.³¹ Incluye en concreto tres cédulas y una orden sobre caminos.³²

Las *Pandectas Hispano-Megicanas*³³ de Juan Nepomuceno Rodríguez de San Miguel fueron publicadas originalmente en 1839, y se hizo una nueva edición en 1852. “Representa una de las propuestas para recoger el derecho reputado vigente en la época previa a la consolidación de la codificación del derecho (...) Puede decirse que la obra es una compilación ya que careció de sanción oficial”.³⁴ Es una obra tradicionalista que reivindica el valor de la antigua legislación española colonial y que se publicó “para ayudar a poner orden en el caos de la legislación” posterior a la Independencia.

27 *Ibidem*, págs. VIII-IX.

28 *Ibidem*, pág. XXX.

29 González, María del Refugio: “Estudio Introductorio...”, pág. XLI.

30 Ayala, Manuel José de: *Diccionario de gobierno y legislación de Indias*. Edición de Marta Milagros del Vas. Madrid, 1988.

31 Vas Mingo, Marta Milagros del: Estudio Introductorio al *Diccionario de Gobierno y Legislación de Indias*, pág. XXVII.

32 Ayala: *Diccionario...*, tomo II, pág. 367.

33 Rodríguez de San Miguel: *Pandectas...*

34 González, María del Refugio: “Estudio Introductorio...”, pág. VIII.

dencia. El orden general para colocar las leyes de cada materia bien pudo deberse a su experiencia frente a la práctica judicial: “En primer lugar recogió las disposiciones de las Partidas; en segundo las de la Novísima Recopilación de Castilla de 1805; en tercer lugar las de la Recopilación de Indias de 1680; en cuarto lugar las providencias de Montemayor y Beleña. Asimismo incluyó las cédulas no recopiladas, los decretos de las Cortes, y citas de los concilios Tridentino y Mexicano en su lugar correspondiente o al final de cada apartado”.³⁵ A propósito de los caminos, las *Pandectas* no aportan ninguna novedad. Recogen simplemente como aún vigente la ley de 16 de agosto de 1563 sobre “Que se hagan y reparen puentes y caminos a costa de los que recibieren beneficio” incluida en el libro IV, tít. XVI, ley I de la Recopilación de Indias ya mencionada.

En 1846 se publicó la *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario*, de Zamora y Coronado.³⁶ Contiene esta obra “el texto de todas las leyes vigentes de Indias, y extractadas las de algún uso, aunque solo sea para recuerdo histórico: las dos Ordenanzas de Intendentes de 1786 y 1803, el Código de Comercio de 1829 con su Ley de Enjuiciamiento, las Reales Cédulas, Ordenes, Reglamentos y demás disposiciones legislativas aplicadas a cada ramo, desde 1680 hasta el día, en que se comprenden las del Registro Ultramarino con oportunas reformas y agregación de acordados de Audiencias, Bandos y Autos Generales de Gobierno, y cuantas noticias y datos estadísticos se han creído convenientes para marcar el progreso sucesivo de las posesiones ultramarinas, y a los fines de su más acertado régimen administrativo, mejoras que admita y represión de abusos”. Bajo la voz “caminos públicos” se remite a la *Recopilación de Leyes de Indias*, cuyas leyes cita textualmente. Antes de pasar a abordar los caminos en Cuba ya en el siglo XIX, hay una única mención a los caminos en México: “Camino carretero de Veracruz a Perote. En relación de don J.M. Quirós, secretario del consulado, datada el 15 de marzo de 1814. Se expresan los trabajos y puentes emprendidos con real aprobación de 15 de febrero de 1803 hasta fin de diciembre de 1811 para mejorar el camino de Veracruz a Perote (41 leguas) y hacerlo transitable a ruedas, en cuyas obras había erogado el consulado 2.776.906 pesos y 7 reales”.³⁷ Hemos revisado también el trabajo del profesor Antonio Muro

³⁵ *Ibidem*, pág. XXII.

³⁶ Zamora y Coronado, José María: *Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario*. Madrid, 1846.

³⁷ Zamora y Coronado: *Biblioteca...*, tomo II, págs. 164-170.

Orejón sobre los Cedularios del Archivo General de Indias, sin resultados en cuanto a caminos.³⁸

Como conclusión al análisis de estas obras lo primero que se aprecia es la escasez de disposiciones que aporten alguna novedad tras la *Recopilación de Indias* de 1680 que, a su vez, retoma los cuerpos legales reales del derecho peninsular. Se observa en algunos casos los intentos de las autoridades locales por adaptar las reglas generales a los casos particulares, pero la esencia de esas disposiciones sigue siendo la misma que animaba a las leyes de los reyes medievales. El uso de los caminos seguía estando plagado de abusos, los cuales afectaban incluso a la población indígena, y la reiteración de muchas disposiciones indican que la legislación no se cumplía. El fortalecimiento del poder real desde luego no se produce de manera simultánea a la situación deseable para las vías de comunicación.

En fecha tan tardía como 1803, en las *Ordenanzas de Intendentes*, el artículo 93 establece que “el aseo y limpieza de los pueblos, buen orden de sus casas, y mejor arquitectura de las iglesias y edificios públicos contribuyen también a la felicidad y fomento de sus vecinos, y aun más particularmente la comodidad de los caminos, su seguridad y posadas, en que se interesa el comercio por la utilidad que resulta a los traficantes o pasajeros, y como por el descuido con que se han mirado las leyes de Indias que de esto tratan, son visibles los perjuicios que se han causado y el atraso en que todo se halla, cuidarán los intendentes de remediarlo, y de que conforme lo permitan la extensión y escasas proporciones del país, se reparen estos daños, haciendo puentes que eviten el riesgo de los ríos, y que se compongan los caminos, poniendo señales que guíen a los pasajeros, y casas que les sirvan de abrigo y descanso, a cuyos gastos contribuirán los sobrantes de propios y arbitrios, conforme a lo que en el artículo 86 queda declarado, y respecto que los alcaldes provinciales o de la hermandad, que en los más cabildos o ayuntamientos de Indias se han creado, tienen por razones de su oficio la obligación de reconocer los campos y montes, para evitar insultos y robos en los tránsitos y despoblados, se valdrán de ellos a este efecto los intendentes, estrechándolos a que pues disfrutaban el honor y prerrogativas de los empleos, cumplan con exactitud sus cargas”.³⁹

38 Muro Orejón, Antonio: *Cedulario americano del siglo XVIII. Colección de disposiciones legales indianas desde 1680 a 1800, contenidas en los cedularios del Archivo General de Indias*, Sevilla, 1956.

39 Zamora y Coronado: *Biblioteca...*, tomo V, pág. 93.

Ante la imposibilidad de establecer desde las altas instancias una red coherente de vías de comunicación, se esperaba que, a impulso de las disposiciones sobre la conservación de los caminos y sobre la protección de su tránsito, aquellos fueran surgiendo y articulando el territorio. Si echamos un vistazo a las leyes que recoge la *Recopilación*, es significativo que bajo la denominación de “Caminos Públicos” se enmarcan disposiciones varias sobre pastos, montes, aguas, arboledas y plantíos de viñas, que cumplen la misma función de impulsar la economía nacional. El camino real, directamente bajo el patrocinio de la Corona y de sus leyes por su importancia en la utilidad pública, debía estar protegido de todo tipo de abusos, para contribuir así a fortalecer el modelo de desarrollo económico impulsado por el Estado, basado en los reales de minas y en las grandes haciendas. Se observa claramente que hay un énfasis especial en la legislación sobre el camino de Veracruz, camino real y verdadero cordón umbilical con la metrópoli. Pero, ¿Cómo surge y se va denominando esta red de caminos?

El Camino Real en América

Para definir el camino real en América hay que situar a todos aquellos caminos que a lo largo del período español reciben esta denominación en el contexto de la integración territorial de toda la América española según las directrices de la Corona. Dentro de un plan globalmente concebido desde instancias superiores, el camino real es el camino de interés público desde el punto de vista oficial. Su ruta, como veremos, puede variar o incluso ser alternativa, pero siempre es una ruta que articula el territorio en su totalidad según las directrices de la economía de la zona. Cuando se denomina a un camino “real”, subrayando su importancia y su utilidad, se recoge todo el bagaje legal peninsular y americano: la aspiración tradicional de la Monarquía por consolidar al unísono el poder real, el estado y los elementos indispensables para sustentarlos. Por esto, el camino real en América tiene un valor añadido y fundamental: consolida la colonización como una empresa real. Y esto es algo que van a aprovechar tanto los beneficiados por las disposiciones reales como las autoridades que representan a la Corona para ir formando la red de caminos reales.

Como punto de partida, en 1573 las *Ordenanzas de descubrimiento, nueva población y pacificación de las Indias* establecían en el artículo 37 sobre “nuevas poblaciones” que “tengan buena salida por mar y por tierra

de buenos caminos y navegación para que se pueda entrar fácilmente y salir comerciar y gobernar socorrer y defender”. Y en el capítulo 71 se dice que a los adelantados que cumplieran la capitulación “puedan dar ejidos abrevaderos caminos y sendas a los pueblos que nuevamente se poblaren...”.⁴⁰ Este era el plan ideal con objeto de integrar lo mejor y más rápidamente los nuevos territorios, así como para evitar errores del pasado.

La atención sobre estos caminos vertebrales es temprana en América, y comienza en la Nueva España con el camino de Veracruz, donde el tráfico se había ido incrementando notablemente y era el nexo con la metrópoli. Para dar una idea sobre la importancia de este camino citamos el siguiente párrafo de Ramón Serrera: “...ya en 1540 unos cien trenes de mulas recorrían simultáneamente el camino entre la capital virreinal y el puerto veracruzano (...) En el camino México-Veracruz llegaron a intervenir técnicos de nombradía, entre ellos nada menos que el consagrado ingeniero militar Juan Bautista Antonelli, autor de un interesantísimo dictamen pericial sobre esta importante arteria vial mexicana. El informe o parecer del italiano, fechado en México el 10 de marzo de 1590 y articulado en 62 puntos, aporta noticias valiosas sobre los distintos tramos de la ruta e incluye una minuciosa ‘Relación y calidad del camino que abrió el doctor Palacios por Orden del Virrey Marqués de Villamanrique...’”.⁴¹

El interés por este camino real, y más tarde por el de México-Acapulco, es obvio desde el punto de vista económico y político. Y así lo entendió Humboldt a finales del siglo XVIII al denominarlos “camino de Europa” y “camino de Asia”.⁴² Seguramente para realzar con esta distinción la trascendencia de ambas rutas para el desenvolvimiento político-económico de la Nueva España.

Estos caminos garantizaban que el modelo económico que el Estado trataba de imponer se desarrollase de manera fluida y sin trabas. En este sentido, el camino que conduce a los reales de minas podemos considerarlo camino real por antonomasia, puesto que las minas y las regalías de ellas derivadas constituyeron uno de los objetivos fundamentales para la

40 “Ordenanzas de descubrimiento, nueva población y pacificación de las Indias dadas por Felipe II, el 13 de julio de 1573, en el bosque de Segovia”. AGI, Indiferente General, 427, lib. XXIX, ff. 63-93. En Morales Padrón, Francisco: *Teoría y leyes de la conquista*. Madrid, 1979, págs. 497 y 502.

41 Serrera Contreras, Ramón María: *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*. Madrid, 1992, pág. 27.

42 Véase Humboldt, Alejandro de: *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*. Estudio preliminar de Juan A. Ortega y Medina. México, 1966.

expansión territorial y sostenimiento del Estado. El mecanismo por el que todo esto se conseguía era bastante cómodo para la administración colonial: "...que es altísima y divina Providencia, para que por este medio se vaya poblando este Nuevo-Mundo, y es el caso que a todos los minerales ricos que se descubren, luego acuden multitud de gente al eco sonoro de la plata, de cuantos lugares hay de América, y como el sitio en que se descubren las minas es infructífero de los necesarios mantenimientos, logran los labradores y criaderos de los contornos el espendio de sus semillas y ganados; y como estos solos no pueden dar abasto al gentío que concurre, se ven precisados otros, o por la necesidad o por codicia, a descubrir nuevas labores, y poblar nuevas estancias de ganados aun las tierras de mayor peligro por los bárbaros, disponiendo Dios por este medio, que aunque las minas decaezcan, queden las tierras circunvecinas con las nuevas labores y estancias bien pobladas, y con suficiente comercio entre sus moradores",⁴³ o como indica Humboldt: "...y sin que el gobierno se ocupe en la fundación de colonias, una mina, que en el principio parecía aislada en medio de montañas desiertas y salvajes, en poco tiempo se une a las tierras ya de antiguo labradas".⁴⁴

Pero tanto las minas como los caminos para comunicarlas fueron un proyecto regio de creación pero de explotación privada. La Corona simplemente definía la regalía sobre las minas y legislaba para proteger el tráfico en el camino. Pero todo ello a modo de sanción sobre lo ya conseguido. Así lo expone Bakewell al tratar la consolidación del camino real a Zacatecas: "Así, las peticiones enviadas por mineros, sacerdotes y otras personas a mediados del decenio de 1560-70 de que la Corona actuara con mayor eficacia, recibieron como respuesta la cédula del 20 de Abril de 1567, que disponía que la Audiencia de Nueva Galicia tomara medidas para proteger a los mineros y las vías de comunicación, pero que dos tercios del coste de tales operaciones fuera pagado por los colonos mismos, contribuyendo la Real Hacienda sólo con una tercera parte".⁴⁵

Lo que se produce en América en general no es la superposición de caminos reales sobre vías disputadas por otras jurisdicciones, sino la apertura directa de estos caminos. Una red de caminos principales que comuni-

43 Arlegui, José: "Crónica de la Provincia de NSP San Francisco de Zacatecas". En León Portilla, Miguel: *La minería en México. Estudios sobre su desarrollo histórico*. México, 1978, pág. 60.

44 Humboldt: *Ensayo político...*, pág. 239.

45 Bakewell, Peter: *Minería y sociedad en el México colonial. Zacatecas 1546-1700*. México, 1976, págs. 54-55.

caran las distintas provincias y todo el territorio. La Corona, fiel a la práctica de no emplear caudales de la Real Hacienda, siguió el lema de dejar hacer, dejar pasar, correspondiendo a los vasallos lograr el tránsito, la explotación de las minas, las poblaciones para que todo ello se consolidara a través de un camino real que se situaría directamente bajo la protección de la Corona. La secuencia lógica, según la cual el camino hacia un territorio nuevo se abre una vez consolidado el territorio inmediato, no siempre se siguió en América. La conquista de un lugar aislado e incomunicado, motivada por el descubrimiento de minas, por amenaza exterior o por la conversión de indígenas, favorece la calificación del camino a posteriori. Es lógico que se reivindicque la titularidad real del camino para integrar cuanto antes el territorio. En muchos casos es una denominación un poco apriorística, porque la utilidad del camino la consolida el tráfico del mismo. A veces éste es muy débil por la precariedad de la colonización. En el caso de la explotación de minas, el bien público estaba garantizado desde el principio junto con los reales derechos. Pero si el camino iba a sustentarse del comercio, el bien público y los derechos reales debían abrirse paso más a largo plazo, a causa de todas las disputas que se observa en las leyes que conlleva la utilización del camino. No obstante, el comercio y sus beneficios redundan en el mantenimiento de los territorios, y son a la larga mucho más duraderos.

Observando la red de caminos reales en América, parece que existan dos tipos dentro de esta denominación. Unos de muchísima longitud, como el Camino Real de Tierra Adentro, desde la ciudad de México hasta Santa Fe del Nuevo México, el Camino Real de Chiapas desde México a Guatemala o el camino Real de Lima a Venezuela,⁴⁶ cuya función como integradores del territorio es obvia. Y otros más cortos pero que abren una vía de comunicación imprescindible o soportan un tráfico fundamental. Por ejemplo, los caminos reales de Veracruz y Acapulco.

En los primeros existen ramales, así reconocidos en algunos casos — por ejemplo los caminos a San Luis de Potosí y Monterrey a que hace referencia Humboldt⁴⁷— pero nunca abiertamente denominados así en otros, como por ejemplo el camino de Texas. Y en este contexto, cuando la

46 Sobre este último camino nos especifica Ramón Serrera lo siguiente: "...la red vial del nuevo reino de Granada formaba una compleja malla cuyo principal y más importante eje constituía una parte del antiguo y gran camino real que recorría el país de Sur a Norte conectando Lima con Venezuela después de atravesar los Andes ecuatorianos." Serrera: *Red vial...*, pág. 104.

47 González Tascón, Ignacio: *Ingeniería española en Ultramar. Siglos XVI-XIX*. Madrid, 1992, pág. 447.

situación territorial en el lejano Norte se complica, sería conveniente distinguir entre los que son simplemente caminos secundarios surgidos a partir del camino real y los ramales de este último en cuanto que su función sigue siendo la integración y consolidación de nuevos territorios. Aquí es donde entran a formar parte los intereses particulares dentro de la política ambigua de apertura y consolidación de los caminos. En efecto, a nadie con la firme voluntad de sacar provecho de un territorio le interesa que esté recorrido por un simple camino secundario.

El camino real no sigue una ruta fija, ni tampoco es siempre el mejor (el camino carretero que garantiza el tráfico rodado), ni son necesariamente las calzadas que con mejores técnicas se proyectaron a partir del siglo XVIII. A menudo, el camino real alternaba tramos de calzadas con otros de herradura e incluso míseras veredas. A este respecto existen numerosos ejemplos que lo prueban. En el camino de Veracruz, de tramos muy desiguales en su calidad, en cada nuevo proyecto que se acometió para su mejora hasta prácticamente comienzos del siglo XIX, se llevaron a cabo variaciones en su recorrido. Y este recorrido contemplaba tradicionalmente rutas alternativas.⁴⁸ Sobre el Camino Real de Tierra Adentro nos dice Moorhead: "... it was a road in name only. None of it was surfaced or improved in any way except for the packing of the soil by the wheels of the wagons and the hooves of the mules. Nor was it a uniform route, for a number of alternate roads could be taken between several points along the way".⁴⁹ Sin embargo, este camino gozó de unas circunstancias geográficas mucho más benévolas que las de otros caminos reales, pues sus "escasos desniveles topográficos"⁵⁰ hicieron afirmar a Humboldt que el Camino Real de las Provincias Internas, "camino longitudinal" en su terminología, era de muy fácil conservación.⁵¹

El camino real es un concepto más complejo que el hecho físico del camino. De lo que se trataba era de mantener la flexibilidad en cuanto a buscar constantemente rutas alternativas que pudieran ser más cómodas y cortas. Por la importancia de la ruta, para su seguridad y para protección de los

48 Es muy ilustrativa sobre este tema la obra de Diego Panes de finales del siglo XVIII, *Descripción de los caminos que desde la plaza de Veracruz se dirigen a México por distintos rumbos*, Madrid, 1992. También seguía esta tónica el camino real que a través del istmo de Panamá remontaba el río Chagre. "...mixto, marítimo, fluvial y terrestre", citado en González Tascón: *Ingeniería...*, pág. 417.

49 Moorhead, Max L.: *New Mexico's Royal Road*, Norman, 1958, pag. 106.

50 González Tascón, *Ingeniería...*, pág. 444.

51 Humboldt: *Ensayo político...*, pág. 462.

que la abren y trajinan se denomina “Real”. Para que dicha flexibilidad se respetase, la Corona legisla sobre la libertad de los caminantes de buscar rutas más cómodas o sobre su derecho a oponerse a imposiciones particulares, situando el bien público por encima de intereses privados.⁵² Algunos historiadores entrecomillan el término “Real” cuando quieren dar a entender que la denominación es a todas luces exagerada para semejantes caminos. Lo cierto es que la adecuación del nombre a la realidad topográfica del camino real sólo se empezó a producir hacia finales del siglo XVIII. En la mayoría de los casos en Nueva España no se logró nunca.

En el siglo XVIII se intenta la racionalización de toda la red de caminos. “Debe quedar claro que los cambios en su actuación, con relación al siglo precedente, deben enmarcarse dentro de la política de la nueva dinastía reinante, especialmente en lo referido a las obras públicas que (...) tienden a replantear estructuralmente la articulación territorial del Estado (...) mantener y consolidar las relaciones de dominio sobre los territorios coloniales, en la cual los ingenieros desempeñaron un importante rol en su puesta en marcha”.⁵³

No obstante el regalismo borbónico, la mayoría de las actuaciones en América se ciñeron a las fortalezas, con objeto de establecer un buen sistema defensivo. En cuanto a los caminos “la gran mayoría de estas obras las hemos localizado en el territorio de Nueva España, donde participaron en ocho caminos, de importancia variable (México-Puebla-Perote, Jalapa-Veracruz, México-Puebla-Orizaba, Córdoba-Veracruz, México-Toluca, México-Vallejo, Veracruz-Antigua, San Blas-Tepic, Mérida-Puerto Sisal, Tabasco-Guatemala), y siete puentes”.⁵⁴

Por primera vez en la legislación se alude al camino “Real” o también “Principal” y “General”, como decíamos por la adecuación del término a lo que había tratado de ser el camino desde el principio. En cuanto al término “Principal”, parece que gana terreno en las leyes de los siglos XVIII y XIX con el fortalecimiento del Estado y la creación de instituciones más fuertes para velar por el interés público. El continuo apoyo real a esta idea deja de ser imprescindible.⁵⁵

52 Hemos visto por ejemplo la ley de Felipe II de 23 de Noviembre de 1568 recogida en la *Recopilación de leyes de Indias*, o la Real Cédula de 1608 sobre los vecinos de Tunfaque en la Nueva Granada, que incluye Manuel José de Ayala en su *Diccionario*.

53 Capel, Horacio et al.: *De Palas a Minerva. La formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*. Madrid, 1988, pág. 319.

54 *Ibidem*, págs. 341 y 342.

55 *Los códigos españoles...*, págs. 325 y 648.

Las obras que se acometen en América desde finales del siglo XVIII recogen este nuevo espíritu. Así Diego Panes en su Relación sobre el camino de Veracruz distingue entre las doce varas de ancho para un camino real (“no deja duda que un camino real debe ser más espacioso en este reino que los de comunicación entre ciudades y pueblos”) y las de un camino de travesía que “bastaría tuviese este camino de ocho a diez pies de ancho”.⁵⁶

En los siglos anteriores, como hemos visto, siempre se dio una cierta ambigüedad en la apertura y conservación de los caminos reales, sin que por regla general se aludiera explícitamente a sus prerrogativas particulares. Por ejemplo, en la confrontación entre Martín de Ursúa y Roque Soberanis a finales del siglo XVII por la sucesión en la gobernación de Yucatán se usa como baza principal el camino que el primero había empezado a abrir para comunicar la provincia con Guatemala. Buscando la aprobación real, el argumento esgrimido es el camino: “...y que en las ocasiones que se ofreciesen de enemigos y socorros de que necesitasen una y otra provincia se podrían dar la mano y asistirse con más facilidad, no siendo el menor motivo que por allí quedaría abierto el comercio, no sólo para ambas provincias, sino para las desta gobernación de VE en beneficio de los vasallos y aumento de los reales derechos (...) últimamente se conseguiría después de tantos años la reducción que no se ha podido lograr de tantas naciones bárbaras de que se tiene noticia que habitan en aquellas serranías...”.⁵⁷

Otro ejemplo es la carta que los arrieros que cubren la ruta México-Veracruz envían a S.M. con fecha de 19 de julio de 1796 a propósito del proyectado camino por Córdoba y Orizaba. Reivindican el camino tradicional por Perote y denuncian el proyecto como una maniobra más de los contratistas para perpetuar los abusos a que habían sido sometidos tradicionalmente: “... en el paso de este río donde se acostumbra la maldad de llevarnos la contribución de barcas que pagamos al salir de Veracruz sin que los tales bajeles nos transporten pues tomamos pasar a vado...”. O bien “... con lo que habemos contribuído de pisage en tantos años, lo que paga el comercio al consulado de México por el derecho de avería podía estar el camino calzado o empedrado de plata.” Y se acogen en términos muy explícitos a la protección de la Corona: “No es creíble que los que se acogen al patrocinio de V.M. (Que Dios guarde) salgan mal despachados de

⁵⁶ Diego Panes, *Descripción de los caminos...*, págs. 121 y 123.

⁵⁷ Testimonio de Autos sobre la apertura del camino entre Yucatán y Guatemala. 1696. AGI. Patronato, 237.

sus pretensiones justas y en que se interesa el erario real como se demuestra en la adjunta representación...”⁵⁸

Ante la indecisión o imposibilidad de la Corona, los particulares con intereses claros en un territorio eran los principales interesados en denominar al camino “Real”. Al fin y al cabo ellos eran los que habían arriesgado su fortuna abriéndolo y consolidándolo a sus expensas. Y una vez consolidado, a los que lo trajinaban y también a la Corona, para asegurar la colonización según su proyecto. Toda la legislación y tradición aplicable a los caminos convergen con más fuerza en el Principal o Real que se asienta en la necesidad económica o militar del Estado. Este camino es el que mejor comunica y articula la comunicación, el que soporta mayor tráfico y devenga más intereses para el Real Erario. En este sentido, *el camino y su denominación dan importancia al territorio por el que pasa*, dentro de la configuración general del imperio español en América. Por ejemplo, es lógico pensar que tras los avatares históricos del reino de Nuevo México⁵⁹ los principales interesados en llamar al camino hasta Santa Fe “Camino Real de Tierra Adentro” fueran los propios pobladores y también los comerciantes de Chihuahua,⁶⁰ ambos grupos interesados en demostrar la estabilidad del territorio y también beneficiarios del tráfico comercial que se produjo desde los inicios del poblamiento.

Conclusiones

La escasa calidad que presentaban las vías de comunicación en España y América durante toda la Edad Moderna es un hecho innegable. Desde este punto de vista, no es posible nombrar el camino real en el sen-

58 Los arrieros del camino de Veracruz al rey. AGI, Estado, 40, N 30.

59 Sobre este tema dice Enrique Florescano lo siguiente: “La Corona decidió abandonar el territorio conquistado al considerar lo gravoso que resultaría mantener su dominación en tierras tan lejanas. Pero la resolución de una junta de teólogos y juristas sobre no ser lícito, en buena conciencia, abandonar otra vez a la gentilidad a los indígenas ya convertidos (...) forzaron a la Corona a tomar la provincia bajo su protección (...) en los años siguientes una caravana anual de carros y carretas fuertemente escoltada, fue el único vínculo que unió a Nuevo México con las posesiones españolas del interior”. Florescano, Enrique: “Colonización, ocupación del suelo y frontera en el norte de Nueva España. 1521-1750. En Alvaro Jara, *Tierras nuevas. Expansión territorial y ocupación del suelo en América. Siglos XVI-XIX*, México, 1969, pág. 50.

60 Véase al respecto Snow, David H: “Purchased in Chihuahua for Feast”. En Palmer, Gabrielle: *El Camino Real de Tierra Adentro*, Santa Fe, 1993, págs. 133-145. El autor llega a interesantes conclusiones sobre la cantidad de pobladores dedicados a actividades comerciales así como sobre el volumen de este comercio.

tido en que se hace en la mayoría de las ocasiones, siguiendo definiciones actuales: “El [camino] constituido a expensas del Estado, más ancho que los otros, capaz para carruajes, y que pone en comunicación entre sí poblaciones de cierta importancia”.⁶¹

Este tipo de definición responde a la sistematización que, como hemos visto, se llevó a cabo a finales del siglo XVIII y principios del XIX. En esas fechas, el fortalecimiento de la Corona posibilitó la creación de las instituciones necesarias para controlar las vías de comunicación. Con estas instituciones, reflejadas en la legislación de esa época, pudieron acometerse por fin las mejoras en el uso y la conservación de los caminos.

No obstante, todos estos avances no deberían oscurecer el proceso anterior, en el que a través de mecanismos más complejos se estableció la red de caminos reales en España y América. Desde los siglos medievales la monarquía trató de consolidar el concepto de bien público y del Estado a través de su legislación. El impulso que se dio a la Mesta o a la carretería contribuyó de manera decisiva a la consolidación de los caminos. El proceso de avance no se produjo de manera lineal puesto que fue necesario luchar contra los privilegios tradicionales de los nobles, las ciudades y la Iglesia. Sin embargo, el espíritu de las Partidas terminó imponiéndose a otros códigos más conciliadores a los que había sido necesario recurrir dada la debilidad inicial de la Corona. Cuando se planteó la empresa colonizadora en Indias, se pretendió que dicho espíritu fuera su motor.

En ocasiones se ha subrayado que el proyecto real no animaba a la participación privada en la empresa colonizadora. Resulta indudable al respecto la posición de la Corona en cuanto a la implantación de unos patrones rígidos de colonización. Al analizar la legislación sobre los caminos y el desenvolvimiento de los mismos en América se observa el interés real en proteger el tráfico comercial de los abusos que coartaban el desarrollo de la economía. Con ello se ofrecía a la iniciativa privada la posibilidad de transitar por caminos más seguros. La fuerza de la legislación real era la misma para la totalidad de las provincias del imperio, incluidas las aisladas provincias fronterizas. El interés de la Corona estaba, sin duda, en que las leyes emanadas de ella propiciaran que los caminos se extendieran en todas direcciones, viéndose así articulado y consolidado todo el territorio.

El camino real americano posibilitó quizá más que ningún otra institución la vinculación de estas nuevas tierras y sus moradores al resto del

61 *Diccionario enciclopédico abreviado*, Madrid, 1957.

imperio español. Por eso se denomina como “Real” al camino casi desde los albores de la provincia que recorre.⁶² Aunque su conservación no fuera siempre la deseada, el camino real garantizaba la prolongación de la normativa real a cualquier punto de España y de las Indias, así como su integración y desarrollo.

62 Remito a mi trabajo: “El camino real y el poblamiento definitivo del territorio tejano” presentado en el IX Congreso Internacional de la Asociación Española de Americanistas celebrado en Badajoz en Octubre de 2000, que aparecerá en la publicación de sus Actas, actualmente en prensa.

Apéndice

Fuero Real

—“Como los caminos que entran a la ciudad deben estar abiertos, e muy grandes, como solía haberlos: Los caminos que entran a la ciudad, e que van a las otras tierras, finquen bien abiertos, e tan grandes como suelen estar: e los herederos de la una, e de la otra no sean osados de los ensangostar: mas si quisieren facer cerraduras a sus tierras o a sus heredades, faganlas en los suyo: e si alguno contra esto ficiere, peche por la osadía treinta sueldos al rey, e desfágalo”

—“Como cualquier puede desfacer la carrera que estuviere cerrada: quienquier que hallare camino, o carrera usada cerrada, desfaga el valladar, o la cerradura sin caloña ninguna qualquier que sea: e si mision y fizo alguna, péchelo aquel que cerró la carrera”

—“Como los viandantes pueden apacentar sus bestias: Los viandantes puedan meter sus bestias, e los otros ganados a pacer en los lugares que no son cerrados, ni defendidos, y puedan y descargar, y folgar por un día o por dos al mas, si el dueño del lugar gelo otorgáre: e guardense de desraygar, ni de cortar arboles que lleven fruto, o otros arboles grandes que sean para labores, que no sean de cortar”

—“Como ninguno debe sacar las bestias de los viandantes de los caminos: Ningun home no sea osado de sacar de los campos que fueren abiertos bestias, o otro ganado que fuere de homes viandantes: e quien lo ficiere, e los encerráre en su casa, peche por cada cabeza dos sueldos: e si los no encerráre en casa, e los sacare del campo, peche por cada cabeza un sueldo, la meitad al rey, e la meitad al dueñodel ganado”

Novísima Recopilación

—“Revocación de los privilegios concedidos por el rey don Enrique IV para llevar portazgos y pasages, rodas castillerías y otras contribuciones. Don Fernando y doña Isabel en Madrigal año de 1476: El señor rey don Enrique IV, en las cortes de Ocaña el año de 69 revocó y dió por ningunas todas y qualesquier cartas y privilegios por él dadas desde 15 de septiembre del año pasado de 64 hasta entonces, y las que diese de ahí adelante a qualesquier Concejos, Universidades, Perlados y Caballeros, y fortalezas, y a otras qualesquier personas para poder llevar portazgo nuevo ni acrecentado. O pasage o pontage, ni roda ni castillería, ni otro tributo ni derecho alguno por personas ni cargas, ni bestias ni carretas, ni mercaderías ni

mantenimientos, ni por ganado, ni por paso de madera por el agua, ni por otra casa alguna; y mandó, que de ahí adelante no lo lleven, y que sus arrendadores ni cogedores no lo lleven ni cojan, aunque digan que lo cogen por mandado de sus señores; y que qualquier lo pueda resistir, lo contrario haciendo. A los unos y a los otros poderosamente con mano armada sin pena alguna, y demás que incurran en las penas que caen los salteadores de caminos. Y después en las Cortes que fizo en Nieva año de 1473 tornó a confirmar lo suso dicho, y quiso que no le llevasen, salvo aquellos que antiguamente antes de los dichos tiempos se acostumbraban llevar. Las quales leyes mandamos que se guarden; y si algunas cartas o albalaes el dicho Señor y Rey nuestro hermano dio contra el tenor de las dichas leyes, revocámoslas; y mandamos que ellos, ni los privilegios y sobrecartas dellas no hayan fuerza ni vigor alguno: y defendemos, que persona alguna no vaya contra las dichas leyes so las penas en ellas contenidas y demas pierda qualesquier mercedes que de Nos y de los Reyes nuestros antecesores tuviere”

—“Libertad a los carreteros para andar por todos los términos de los pueblos. Don Fernando y doña Isabel en Medina del Campo año de 1497 y don Carlos y doña Juana año de 1516 en Aranda de Duero año de 1517, en Toledo año de 1526 y en Valladolid año de 1533: mandamos a las nuestras Justicias de todo el Reyno y a cada una de ellas en su jurisdiccion, que agora y de aquí adelante dexen y consientan a los carreteros andar por los términos de las ciudades, villas y lugares; y no consientan ni den lugar a que por las guardas ni otras personas les sean llevadas ningunas penas desaforadas ni excesivas mas de lo que justamente se debiere llevar de los vecinos, de manera que no reciban agravio, ni paguen mas penas que los vecinos”.

—“Obligación de las justicias y Concejos, que fagan abrir y adobar los carriles y caminos por do pasan y suelen pasar y andar las carretas y carros, cada Concejo en parte en su término, por manera que sean del anchor que deban, para que buenamente puedan pasar y ir y venir por los caminos; y que no consientan ni den lugar los dichos Concejos, que los dichos caminos sean cerrados ni arados, ni dañados ni ensangostados, so pena de diez mil maravedís a cada uno que lo contrario hiciere”

—“Prohibición de cobrar en las carreteras generales mas derechos de portazgos, peazgos etc, que los impuestos por S.M. Carlos IV por orden de 29 de noviembre de 1796 y circular del Consejo de 3 de enero de 97: Se declara por punto general, que en las carreteras generales no se cobren más derechos de peage, barcage, portazgo, pontazgo ni otro alguno de esta clase que los impuestos por S. M. para la conservación y reparación de los respectivos trozos de caminos cons-truidos a expensas de su Real Erario; y que los que tuviesen privilegio para semejantes exenciones, le presenten original en el Juzgado de correos y caminos, para que examinada en él su calidad, se trate de la recompensa que mereciese”.

—“Reglas que deben observarse para la conservación de los caminos generales. Carlos III por resol. a cons. de 28 de febrero, y céd. del Cons. De 1 de

noviembre de 1762: En todos los caminos generales, construidos y que se vayan construyendo en el Reyno, se observen las reglas siguientes: (...) 4- Que de este gravamen deben ser exceptuados tales carros, quando son del mismo pais y sólo atraviesen los caminos nuevos y Reales; procediendo en esto de buena fe sin disimulación, ni declinar en vexaciones odiosas”.

—“Agregación de la Superintendencia General de caminos y posadas a la de correos y postas. Carlos III por Real decreto de 8 de octubre de 1778, comunicado a su primer Secretario de Estado: ...ha de pertenecer desde ahora como en otros tiempos, a la misma superintendencia general la de caminos Reales y de travesía de estos mis Reynos, y la dirección, disposición y arreglo de posadas dentro y fuera de los pueblos, con facultad de nombrar Subdelegados, y absoluta inhibición de cualesquiera Jueces y Tribunales...”

Recopilación de leyes de Indias

—Libro III, tít. III, ley LIII: Que los virreyes puedan mandar abrir caminos, y hacer puentes donde conviniere, y repartir las contribuciones: “...para el uso y comercio de las poblaciones, puedan hacer los gastos que fueren más precisos y necesarios, con la menor costa que sea possible, y que contribuyan para el efecto los que gozaren del beneficio, conforme a las leyes desstos reynos de Castilla, y por la parte que han de contribuir los Indios, tengan muy especial cuidado de que se les reparta con mucha moderación y atención a su necesidad y pobreza...” (De Felipe III a 19 de julio de 1614 y Felipe IV a 18 de febrero de 1628).

—Libro III, tít. III, ley LIIII: Que los virreyes y presidentes moderen los corregimientos y jueces que no fueren necesarios, y no consientan tenientes, sino en casos permitidos: “...los corregidores y alcaldes mayores en sus distritos hagan aderezar los caminos y visiten los ingenios y obrajes” (Felipe II en 1595 y Felipe III en 1607).

—Libro IV, tít. XVI, ley I: Que se hagan y reparen puentes, y caminos a costa de los que recibieren beneficio: “... y hallando que conviene alguna de estas obras para el comercio, hagan tassar el costo y repartimiento entre los que recibieren el beneficio y más provecho...” (Felipe II a 16 de agosto de 1563).

—Libro IV, tít. XV, ley VII: Que los indios contribuyan para fábrica de puentes, siendo necesarias e inescusables.

—Libro IV, tít. XVIII, ley I: Que las justicias hagan dar a los caminantes los bastimentos y recaudo necesario y haya aranceles: “...para que en las posadas, mesones y ventas se den a los caminantes bastimentos y recaudo necesario, pagándolo por su justo precio, y que no se les hagan extorsiones ni malos tratamientos, y todos tengan arancel de los precios justos, y acomodados al tragín y comercio” (Carlos I a 13 de mayo de 1538).

—Libro IV, Tít XVII, ley II: Que no se impida la libertad de caminar cada uno por donde quisiere: “Algunos vecinos tienen ventas y tambos en los caminos que antiguamente se traginaban cerca de ríos y pastos dificultosos, y los caminantes y arrieros han descubierto otros más breves y mejores, y los vecinos interesados en que hagan noche y medio día en sus ventas y tambos, para poderles vender sus bastimentos y otras cosas, salen a los caminos y los hacen volver y no consienten que vayan por los nuevamente descubiertos en que los caminantes reciben notorio agravio...” (Felipe II a 23 de noviembre de 1568).

—Libro V, tít. II, ley XVIII: Que los gobernadores, corregidores y alcaldes mayores visiten los mesones y tambos y provean que los haya en los pueblos de indios, y que se les pague el hospedage.

—Libro VI, tít. III, ley XXV: Que donde hubiere mesón o venta nadie vaya a posar a casa de indio o macegal”.

Recopilación de Eusebio Ventura Beleña

—Ordenanza de 11 de julio de 1580: Que cualquier carretero que estuviere con bueyes en pueblo de indios más de cuatro días para aderezar sus carros o descansar, y hiciere daños, incurra en las penas estatuidas por Ordenanzas, y pague el daño que hubiere hecho.

—Ordenanza de 9 de septiembre de 1580: Que la visita de los carros que fueren a Guanajuato, Zacatecas y Tierra Adentro, se haga por el Alcalde mayor en Querétaro o San Juan del Río; y no antes ni después por ninguna otra justicia con pretexto alguno, pena de suspensión de sus oficios y cargos, y de cien pesos para la Cámara.

—Ordenanza de 23 de julio de 1619 y 29 de agosto de 1625: Que la ordenanza hecha para que los dueños de carros no puedan ir ni venir a la Veracruz, sino en los tiempos señalados en ella, no se entienda con los dueños de requa.

—Ordenanza de 12 de febrero de 1607 y 9 de diciembre de 1610: Que las justicias del camino de la Veracruz no lleven costas ni derechos algunos a los dueños de carros por las visitas que de ellos hicieren.

— Auto acordado y de gobierno de 19 de abril de 1621: Que las justicias y corregidores de Chiconautla, Orizaba y Xalapa puedan hacer y hagan las visitas de los carros, carretas y reguas que fueren y volvieren de la Veracruz: y asimismo tengan cuidado los dichos corregidores, cada uno en su Jurisdicción, de aderezar los caminos, especialmente los de Xalapa y Orizava, a quienes se les comete y encarga, revocando los nombramientos hechos de jueces de caminos. Y lo cumplan así, pena de que se enviará persona a su costa a aderezar, y se les hará cargo en sus residencias.

— Ordenanza de 21 de enero de 1621, 1623, 1625, 1628, 1636 y 1641: Que se guarde la ordenanza del señor virrey don Martín Enriquez de trece de febrero de

mil quinientos y ochenta años, en que se manda que no se hagan visitas algunas de los carros y carretas que fueren y vinieren a la Veracruz, si no fuere en los pueblos de Chiconautla y en el de Xalapa, y de los que fueren por el camino nuevo en el pueblo de Orizaba; y estas visitas las hagan los alcaldes mayores por sus personas (sin que puedan cometerlas a sus tenientes) sin molestarlos ni detenerlos a los dichos carros y carretas. Lo qual cumplan, so pena de incurrir en las penas en que incurrer los que usan de jurisdicción que no tienen, y de doscientos pesos, si no fuere precediendo denuncia, querrela o información sobre ello, que obligue a proceder conforme a la que tienen de sus oficios.

Diccionario de gobierno y legislación de Indias

—Cédula 23-11-1568, Cedulaario, tomo 30, fol. 238 n.º 69: Ordena Su Magestad al presidente y oidores de la Audiencia de Santa Fe que provean lo necesario para que los vecinos de la ciudad de Tunfaque puedan comerciar por el reino de Granada sin que se les obligue a usar determinados caminos por haber ventas en ellos.

—Cédula 15-12-1608, Cedulaario, tomo 31, fol. 210 Vº, n.º 202: Confirma Su Magestad al virrey del Perú que se hagan por métodos pacíficos las reducciones de indios en el camino de Quito a la mar, descubierto por orden del licenciado Miguel de Ibarra, “por ser conveniente dicho camino para el comercio de Quito y Panamá, sería bien se acabase de descubrir y perfeccionar por los medios más oportunos”.

— Cédula 24-1-1698, Cedulaario, tomo 5, fol. 333 Vº, n.º 270: Concede Su Magestad a don Martín de Ursúa la libertad para obrar sin dependencia del gobierno de Yucatán en la apertura del camino entre Yucatán y Guatemala, así como el gobierno y mando de todo el territorio que allanase.

— Orden 24-11-1750, Cedulaario, tomo 17, fol. 161, n.º 195: Ordenan Su Magestad que las ciudades del marquesado del Valle contribuyan como el resto al sostenimiento de los caminos terminando con la exención que disfrutaban desde tiempos de don Miguel de Vertiz.”

Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario

— Caminos en la isla de Cuba. Real orden de 23 de julio de 1835. Al presidente de la Junta de Fomento (sobre peaje y portazgo en la calzada de Marianao): “...y se formen planos para carreteras generales de comunicación desde esa capital hasta las ciudades de Trinidad y Santiago de Cuba, con la dirección más cómoda y ventajosa, tanto de estas como de las transversales que faciliten las conducciones de frutos y demás artículos de unos puntos a otros para las operaciones mercantiles...”.

MARÍA LUISA PÉREZ GONZÁLEZ

— Puerto Rico. Instrucción de Alcaldes Mayores. Que para norte en la parte económico-política de sus empleos dispone el gobierno de Puerto Rico en cumplimiento de real Carta acordada del Supremo Consejo de Indias de 17 de marzo de 1832: "... mantener con el vecindario en los tiempos oportunos los caminos reales en el mejor estado, como que de esto depende el progreso de la isla en todos los ramos de su industria".