



El viario medieval

[52]

La red de calzadas heredada del Imperio Romano tuvo un importante papel en la Hispania visigótica, en al-Andalus y en los distintos reinos cristianos o musulmanes, pero su deterioro fue parejo al quebranto sufrido por el comercio y las redes de intercambio en general.

Aunque el milenio medieval no fuera tanto ese paréntesis histórico con el que se suele representar, no cabe duda que durante tan largo periodo de tiempo las infraestructuras territoriales, como las vías de comunicación, sufrieron un importante retroceso.

Ya desde el periodo visigodo, la ruta levantina que unía Cádiz con Roma pierde importancia y se favorecen los caminos que llevan a la nueva capital, Toledo, dibuján-

dose por vez primera un sistema viario radial. De la Vía Augusta se tienen noticias de su buena conservación en el siglo X, pero se potencia la comunicación con la Meseta por el valle de Alcudia y los Campos de Calatrava.

Durante el periodo islámico se mantienen de la época romana, además de la Vía Augusta, la Heraclea o vía litoral, el Camino de Aníbal o acceso oriental a la Mese-

ta, la Vía de la Plata desde Sevilla, y desde aquí al Algarve, los ejes desde el Alto Guadalquivir a Jaén, Granada y el litoral, o los que partiendo de Córdoba llegaban a Málaga, a Algeciras o a Badajoz. Ciertamente fue Córdoba, además de capital del califato, un nodo principal de comunicaciones, como revelan las distintas puertas de sus murallas (Algeciras, Zaragoza, Toledo, Talavera, Badajoz, Sevilla).

Camino y rutas medievales



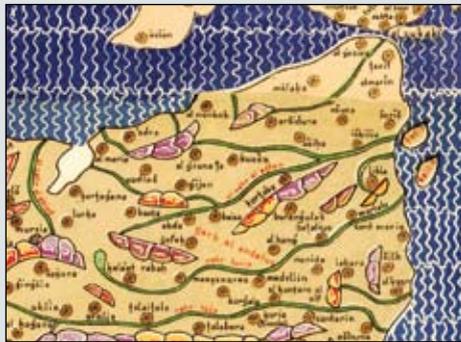
Las obras públicas

La ingeniería civil que hizo posible la red de calzadas romanas no tiene continuidad durante la Edad Media, pero no hay que entender con ello que la historia de los caminos durante este periodo sea sólo la de la lenta pérdida de un patrimonio heredado.

Aunque de forma desigual, es en los dominios musulmanes donde la construcción y mantenimiento de los caminos se mantiene con cierto ritmo. Una serie de obras del mismo título (*Los reinos y los caminos*) dan fe de ello.

Se siguen construyendo puentes, como el de Pinos Puente, que es del siglo IX, y se sustituye la *mansio* romana por el *manzil* o *el qasr*, o sea, la venta o alcázar, ya que éstos eran también utilizados para alojamiento de misiones oficiales.

La dispersión de competencias era una circunstancia que, añadida a la crisis de la producción y de las rutas comerciales y a los enfrentamientos bélicos, no resultaba propicia a las inversiones en una red viaria para largos recorridos. Progresivamente, muchos caminos se convierten en meros lugares de paso.



Composición de la *Tábula Rogeriana* de Al-Idrisi (siglo XII).

Fragmento de la *Tábula Rogeriana* de Al-Idrisi (siglo XII) correspondiente a al-Andalus (4º clima, sección 1ª).

Viajar en el medievo

Mientras que los caminos se deterioran o se pierden, los medios de transporte se estancan. La mayor parte de los viajes seguían haciéndose a pie o en cabalgadura, y las cargas llevadas a lomo de mulas o burros. El uso de carros, con tiro de mulas o bueyes, continuaba, aunque disminuyendo en razón a la decadencia de los caminos y del comercio, y sin innovaciones tecnológicas significativas. No es hasta finales del siglo XV cuando se introducen los coches o carruajes de cuatro ruedas y caja con asientos para viajeros, junto a otras innovaciones tecnológicas.

Es a finales de la Edad Media cuando, en los reinos cristianos, se empiezan a establecer postas en las que se atendía a la caballería y se regulan servicios y tarifas (portazgos, pontazgos, barcajes...).

Las etapas de los viajes se planificaban según la existencia de ventas, alquerías, fortalezas o poblaciones. Un trayecto como el existente entre Algeciras y Sevilla, por Medina Sidonia, suponía unas cinco jornadas de viaje, unos 30 o 40 km por jornada.

Las innumerables dificultades del transporte terrestre hacen que la navegación mantenga su protagonismo a lo largo de toda la Edad Media. La interior o fluvial es motivo de regulación en la *Hispania visigótica*, con particular interés en los dos grandes ejes de comunicaciones que eran los ríos Guadalquivir y Guadiana. En los dominios hispano-musulmanes la navegación marítima y la construcción naval experimentaron un notable auge, con numerosas rutas abiertas, entre ellas las que unían Algeciras con Ceuta, Tánger, Alejandría, Mauritania, Málaga, Almería, Cádiz, Sevilla o Barcelona.

Rutas comerciales almohades (siglos XII-XIII)



El estrecho de Gibraltar, punto estratégico de las comunicaciones medievales

Durante la mayor parte del medievo buena parte de la Península, y especialmente el sur, tuvo en el estrecho de Gibraltar el nodo principal de sus comunicaciones. Entre las dos islas existía un intenso trasiego militar y comercial.

Tras la batalla de las Navas de Tolosa (1212) se abre la puerta del valle del Guadalquivir a los reinos cristianos y se hace cada vez más difícil la navegación en el Estrecho. El nuevo escenario, con el sur peninsular dividido en dos grandes bloques, afecta forzosamente a la red viaria. La conexión con las rutas comerciales mediterráneas se resiente, cuando no se pierde, sobre todo a partir de la conquista de Algeciras (1344).

Tarifa fue, más que Algeciras, puerto preferente en la etapa islámica, ya que, aunque ofreciera peores condiciones de refugio para las naves, era más próximo y contaba con mejores comunicaciones terrestres con Sevilla y Córdoba. Esta ruta, que pasaba por Benalup-Casas Viejas, Medina Sidonia y Jerez, fue de las más transitadas en toda la Edad Media.

