



Los caminos en la época de los Austrias

[53]

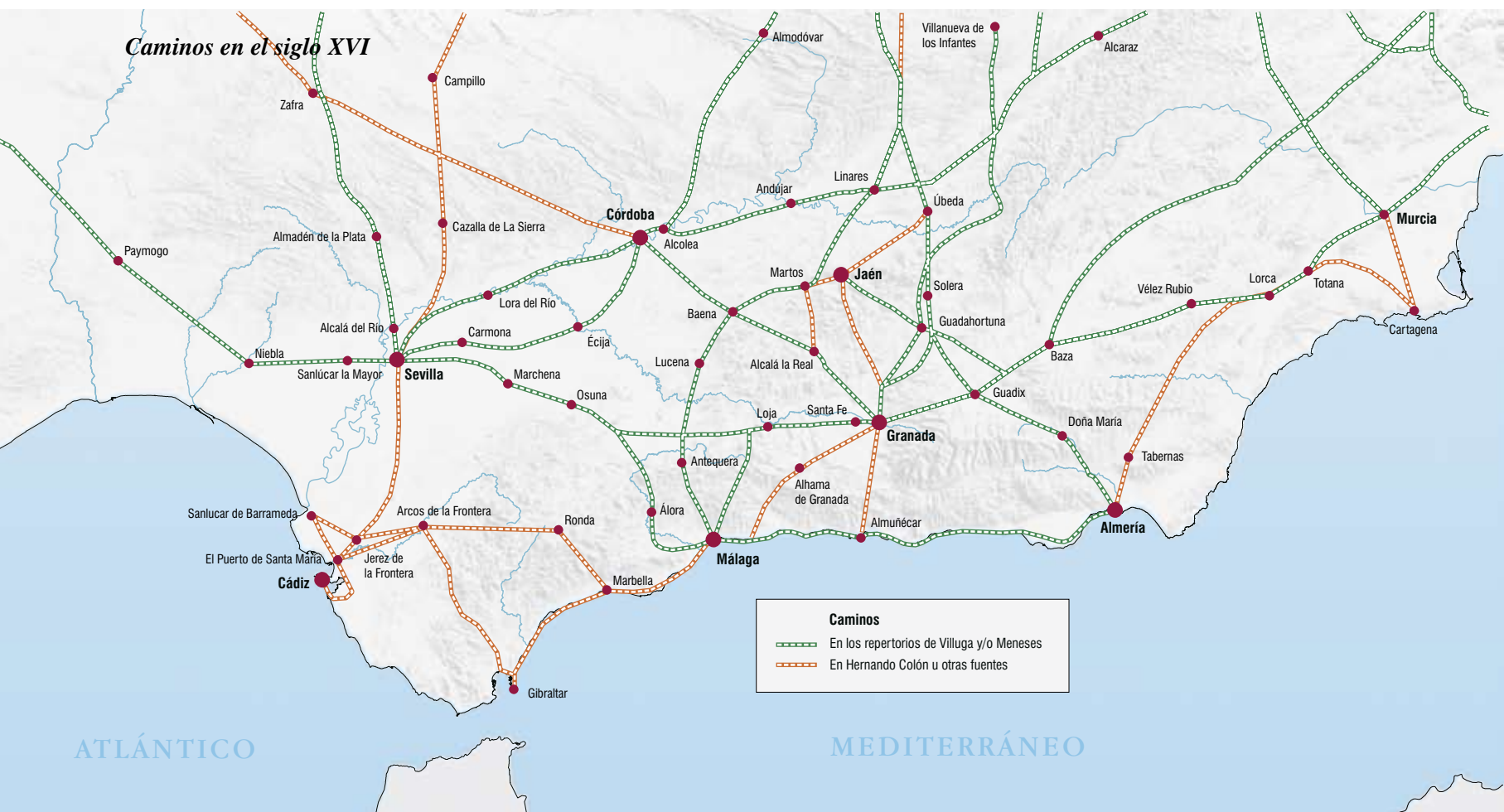
En los siglos XVI y XVII el Estado crece y se hace más complejo y organizado, requiriendo para ello mejores comunicaciones. Se abren nuevas rutas marítimas y se rescatan otras, pero los caminos siguen siendo simples lugares de paso.

En esta época, Sevilla se convierte en la mayor de las ciudades ibéricas y en nodo principal en las comunicaciones europeas e intercontinentales, y el eje del Guadalquivir en una de las principales rutas del comercio internacional. Sin embargo, la red viaria no experimenta las transformaciones que pudieran esperarse por tales circunstancias, permaneciendo en un estado similar al del medievo.

Aunque las fuentes de información mejoran (se publican los primeros repertorios o guías de caminos), no es fácil componer

un panorama completo de la caminería de la época. Las desigualdades, e incluso contradicciones, entre fuentes, siempre incompletas por otra parte, pueden explicarse en buena medida por la propia inconsistencia de la red. Distintos itinerarios se hacían por rutas dispares según las circunstancias, pudiendo llegar a desaparecer en poco tiempo todo rastro sobre el terreno de aquellas que cayesen en desuso. Resulta arriesgado, por tanto, la consideración de una u otra como principal a lo largo de estas dos centurias.

En cualquier caso, algunos aspectos generales de la estructura de la red son evidentes. El más llamativo de ellos es el de la casi desaparición de las vías litorales, completamente ausentes de los dos principales repertorios del siglo XVI, el de Villuga y el de Meneses. El fenómeno es parejo al del despoblamiento de la costa, amenazada permanentemente por los ataques de la piratería berberisca. También puede destacarse la existencia de grandes vacíos o la comunicación preferente del valle del Guadalquivir con la Meseta por Almodóvar.



Itinerarios de viajeros en el siglo XVI



Medición de caminos entre Granada y la costa

Haciendo frente a la amenaza turcoberberisca, Felipe II decretó en 1563 el alejamiento de la costa granadina de un grupo de descendencia bereber conocido como *gazis*, de manera que debían permanecer a no menos de 12 leguas tierra adentro. Los posibles afectados que residían en la ciudad de Granada solicitaron al capitán general del reino que se hiciera una medición de la distancia entre Granada y la línea de playa más próxima.

Gracias al procedimiento abierto, se sabe que eran dos los caminos principales que unían Granada con la costa, y que ambos compartían un primer trayecto hasta Padul, separándose en sus proximidades en dos ramales en dirección a Almuñécar uno y a Salobreña otro. Los medidores, haciendo uso de «una cuerda desparto que ellos tienen» de 100 tercias de largo, aclararon que el itinerario más corto era el de Almuñécar que tenía 15 leguas y 1.930 tercias de vara (63,2 km), con lo que teóricamente se situaba a Granada en zona permitida para los *gazis*.

El camino de Salobreña o Camino Real de la Costa y las Alpujarras, seguía el valle del Lecrín y el curso del Guadalfeo, coincidiendo en parte con la actual N-323. Una variante se dirigía a Motril. El camino de Almuñécar, también real o principal y que resultó ser el más corto aunque no el más fácil y transitado, iba desde el Valle de Lecrín por las sierras de los Guájares buscando el curso del río Verde.

Caminos y viajeros

Las descripciones de rutas seguidas por viajeros del siglo XVI nos ilustran sobre la situación de la red viaria de la época. Tres itinerarios (Vía de la Plata, Los Pedroches y Sierra Morena jienense) permitían el acceso a los reinos andaluces desde la Meseta. Sevilla es su destino principal. Desde ella se distribuyen al resto de la Península, y aún más allá, las mercancías procedentes de América. Las rutas litorales terrestres se desvanecen y son, en parte, sustituidas por trayectos marítimos de cabotaje. La incomunicación y aislamiento de las tierras almerienses es manifiesto.

La red caminera no permitía pensar en el uso de carretas en largos trayectos, ni siquiera en el camino a Madrid. Las competencias en mantenimiento y las mejoras estaban dispersas y se mantenían distintos derechos de paso y aranceles que ponían dificultades a viajeros y transportistas, como eran los portazgos (tasas por entrar y salir de ciudades o fortificaciones), pontazgos (en puentes) o barcajes (por transbordos).



Detalle de *Cadix ville considerable, fameux port sur l'Océan...* Nicolás de Fer, 1705, en el que se representan los caminos, generalmente ausentes en los mapas de los siglos XVI y XVII.



Detalle de una representación artística del *Reportorio de todos los Caminos de España en el año de gracia de 1543* por Juan Villago.