

ANTONI RIERA MELIS\*

## ***LA RED VIARIA DE LA CORONA CATALANOARAGONESA EN LA BAJA EDAD MEDIA***

### ABSTRACT

*In the Later Middle Ages the area of the Crown of Aragon (Catalonia, Aragon and Valencia) had a dense, well-linked road network of a largely functional nature. It was designed, built and maintained by means of collaboration between public authorities and private initiative. This communication system was made up by routes of different categories: major international axes, inter-regional routes, regional roads and local paths. Since bridge building was a technically risky and financially complex undertaking throughout the Middle Ages, many rivers were crossed by means of fords or ferries. As this situation restricted wheeled traffic, the use of mule trains was favoured, even in the case of major international arteries. Road construction and maintenance was financed by means of tolls paid by users. In the final stages of the Medieval period, increasing safety, the growing productivity of transport systems and gradually falling costs led to a substantial rise in the movement of both people and goods.*

### I. INTRODUCCIÓN

El viaje ha exigido siempre una infraestructura. Incluso cuando el viajero avanzaba a pie, como los peregrinos o los pobres medievales<sup>1</sup>, precisaba de una

\* Antoni Riera Melis, catedrático d'Història Medieval de la Universitat de Barcelona

1. Hasta la Revolución Industrial, los estamentos populares se desplazaron, en Europa, a pie, por falta de recursos económicos, puesto que los sistemas de transportes eran, además de lentos, caros. Los miembros de colectivos acomodados sólo renunciaban a los animales de silla cuando querían identificarse con los débiles, hacer alarde de humildad u obtener información de los compañeros eventuales de ruta [N. OHLER, *I viaggi nel Medio Evo*, Milano, 1988, pp. 11 y 54. J. VERDON, *Voyager au Moyen Age*, Paris, 1988, pp. 43-44].

red mínima de caminos, puentes y lugares de refugio<sup>2</sup>. La necesidad de esta infraestructura se acentuó a medida que los transuentes, para reducir fatigas e incomodidades, optaron por los animales de silla<sup>3</sup> o el carro<sup>4</sup>. El alza y la diversificación del tráfico comercial, con la incorporación gradual, desde finales del siglo XIII, de las mercancías pobres -voluminosas y pesadas- a los grandes circuitos, exigió también un sistema viario más denso y funcional que el construido en el Alto Medievo.

Este artículo no tiene como objetivo, sin embargo, estudiar el viaje, sino las vías de comunicación. Pretende sólo analizar una red viaria específica, la de la Corona Catalanoaragonesa, en una época concreta, desde el final de sus conquistas ibéricas, en 1304<sup>5</sup>, hasta su integración, en 1479, en la Monarquía Hispánica.

El estudio de la malla de caminos de la Corona de Aragón en la Baja Edad Media está todavía en sus inicios, a pesar de la abundancia y calidad de las fuentes escritas y de los vestigios arqueológicos disponibles. El investigador puede obtener información sobre las rutas terrestres en la documentación privada<sup>6</sup>, en las fuentes

2. Como han puesto de manifiesto los numerosos estudios dedicados al tema de la movilidad geográfica en la Edad Media, entre los que destacan, además de los dos ya citados, la monografía de R.H. BAUTIER ["La route française et son évolution au cours du Moyen Age", *Bulletin de la Classe des Lettres et des Sciences morales et politiques de l'Académie Royale de Belgique*, LXXIII/1-2 (Bruxelles, 1987), pp. 70-104] y los cuatro volúmenes de actas de congresos específicos: *Voyage, Quête, Pélerinage dans la littérature et la civilisation médiévales*, Aix-en-Provence, 1976; *Les transports au Moyen Age*, Rennes, 1978; *L'home et la route en Europe occidentale au Moyen Age et aux temps modernes*, Auch, 1988; *Voyages et Voyageurs au Moyen Age*, Paris, 1996.

3. Los nobles y las altas jerarquías eclesiásticas utilizaban el caballo, un animal que por su alto valor y rapidez se convirtió en un *status symbol* de los poderosos. Los burgueses y los propietarios rurales acomodados, de rango inferior al de los hombres de armas, se decantaban, en cambio, por el mulo, tan robusto como el caballo, pero más lento, sobrio y resistente a la enfermedad. El asno constituía, en la Edad Media, un indicador de humildad y de modestia, de ahí que se convirtiera en la cabalgadura de los mendicantes y de los payeses.

4. Sistema de transporte reservado inicialmente a las mujeres; entre los hombres sólo lo utilizaban aquellos que, como los viejos, los enfermos, los niños o los prisioneros, no disponían de alternativa.

5. Cuando el reino de Castilla, a raíz de la sentencia arbitral de Torrellas, tuvo que entregar el segmento de la franja costera mediterránea comprendido entre los ríos Júcar y Segura, a la Corona Catalanoaragonesa. Esta corrección de fronteras entre los dos grandes reinos ibéricos medievales ha dado origen a una amplia bibliografía, no siempre redactada con criterios estrictamente científicos; los trabajos más recientes, ponderados y rigurosos los ha aportado María Teresa FERRER [*La conquista de les comarques meridionals valencianes per Jaume II*, "Quaderns de Migjorn", 3 (Alacant, 1998), pp. 9-26] y Juan Manuel del ESTAL [*Conquista y anexión de las tierras de Alicante, Elche, Orihuela y Guardamar al Reino de Valencia por Jaime II de Aragón (1296-1308)*, Alacant, 1982].

6. Especialmente en los protocolos notariales, donde se han conservado numerosos contratos de transporte, pólizas de seguros, comandas, cambios, testamentos con legados para obras públicas, contratos de mano de obra o de adquisición de materiales para la construcción o reparación de caminos, convenios de transferencia de propiedad o de usufructo de tierras que confrontan o por las cuales discurren vías. Muy expresivos suelen ser también los registros contables de los mercaderes, que, en

públicas, tanto en las reales<sup>7</sup> como en las municipales<sup>8</sup>, en la historiografía<sup>9</sup> y en la literatura<sup>10</sup>.

Mientras que las calzadas romanas, por la calidad de sus testimonios materiales, han dado lugar a algunas monografías de alto valor<sup>11</sup>, congresos específicos<sup>12</sup> y numerosos artículos<sup>13</sup>; los caminos medievales, menos aparatosos, aunque bastante más abundantes<sup>14</sup>, no han atraído, hasta muy recientemente, la atención de los historiadores universitarios. Sólo el Camino de Santiago por su importancia cultural, la riqueza artística de su infraestructura y su trascendencia económica, ha generado una bibliografía abundante y de notable valor<sup>15</sup>.

algún caso, pueden llegar a incluir sólo los gastos de un único y largo viaje comercial. También contienen referencias muy útiles los libros de práctica de la mercadería, redactados para introducir a los jóvenes burgueses en el complejo mundo de los negocios.

7. De tipo fiscal -aranceles y registros de recaudación de derechos de aduanas o impuestos comerciales, tasas para financiar puentes, cuentas de viajes de embajadores o de correos- y de carácter administrativo -autorización de obras públicas, encauzamientos o desvíos preceptivos del tráfico comercial, creación de ferias y mercados, itinerarios de los miembros principales de la familia real-.

8. Entre las que destacan los libros de actas del concejo, los registros de contabilidad, los bandos y las ordenanzas mercantiles

9. En las crónicas, cronicones, dietarios y biografías

10. Los libros de viajes, guías de peregrinos y las hagiografías, géneros que ya se cultivaron en la Edad Media, suelen constituir un venero único de referencias sobre los caminos y los viajeros pretéritos.

11. V. VERA, *Cómo se viajaba en el siglo de Augusto*, Madrid, 1925. M. ROLDÁN, *Itineraria Hispana*, Valladolid, 1975. F. PALLI, *La vía Águsta en Cataluña*, Barcelona, 1985. M.A. MAGALLÓN, *La red viaria romana en Aragón*, Zaragoza, 1987.

12. *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana*, Zaragoza, 1990.

13. J. CASAS, "Les vies de comunicació romanes al Pirineu Català oriental", *5 Col·loqui Internacional d'Arqueologia de Puigcerdà*, Puigcerdà, 1984, pp. 39-60. J. CASAS, "Vías romanas en Cataluña", *Revista de Arqueologia*, II-7 (Madrid, 1981), pp. 6-11. J. CASAS y E. SANMARTÍ, "El camí d'Empúries. Aproximació a la xarxa viària del Baix Empordà", *Informació Arqueològica*, 33-34 (Barcelona, 1980), pp. 59-63. J. VEGA, "Els camins històrics del sector occidental de Catalunya", *5 Col·loqui Internacional d'Arqueologia de Puigcerdà*, pp. 89-132. V. HURTADO, "Las provincias hispanorromanas y las vías de Antonino", *El Miliario Extravagante*, 5 (París, 1964), pp. 102-108.

14. Las redes viarias medievales fueron mucho más densas que la romana, aunque los caminos que las integraban nunca pudieron competir en anchura, horizontalidad y solidez a las viejas vías imperiales. Las rutas terrestres europeas, sinuosas, accidentadas y con un piso poco potente, eran más idóneas, incluso en los siglos XIV y XV, para la recua que para el carro [N. OHLER, *I viaggi*, pp. 50-54. J. VERDON, *Voyager*, pp.25-40. Ph. WOLFF, *Automne du Moyen Age ou printemps des temps nouveaux? L'économie européenne aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*, París, 1986, pp. 167-170]

15. Entre la que destaca la documentada monografía de L. VÁZQUEZ DE PARGA, J.M. LACARRA y J. URÍA [*Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*, Madrid, 1954, 3 vols.], que ha sido recientemente reeditada por Iberdrola y el Gobierno de Navarra [Pamplona, 1992]. Aunque concebida como una obra de alta divulgación, los interesados por el tema de la peregrinación no deberían prescindir tampoco de la síntesis redactada por A MARTÍN DUQUE, C. JUSUÉ, F. MIRANDA, E. RAMÍREZ y J.R. CORPAS [*El Camino de Santiago en Navarra*, Pamplona, 1991]. Con motivo del año jubilar, se convocaron, en 1993, coloquios específicos en algunas de las

Las vías medievales de la Corona Catalanoaragonesa, hasta muy recientemente, han sido estudiadas sólo a escala comarcal, por historiadores locales, de preparación técnica muy desigual<sup>16</sup>. La situación ha comenzado a evolucionar a partir de 1990, cuando, del análisis conjunto de las fuentes escritas y de los vestigios materiales, han surgido las primeras síntesis de alto valor, redactadas por expertos altamente cualificados: Manuel Riu<sup>17</sup> y Jordi Bolós<sup>18</sup> están recuperando y cartografiando las vías medievales catalanas, María Teresa Iranzo<sup>19</sup> se ha interesado por los

principales etapas de la vieja ruta jacobea, como Estella [*El Camino de Santiago y la articulación del espacio hispánico*, Pamplona, 1994] o Nájera [*IV Semana de Estudios Medievales de Nájera*, Logroño, 1994], y se publicó la obra -póstuma- del Prof. A. UBIETO [*Los caminos de Santiago en Aragón*, Zaragoza, 1993]. A. MARTÍN DUQUE elaboró, poco después, un ponderado análisis de las novedades bibliográficas aportadas por el evento ["Estado actual de los estudios jacobeos", *Anden los que saben. Sepan los que andan*, Pamplona, 1996, pp. 109-121]. Historiadores extranjeros como Raymond OURSEL [*Caminantes y caminos: las rutas hacia Santiago de Compostela*, Madrid, 1925], G. JÜGNOT [*Autour de la "Via Podiensis" du Guide du pèlerin de Saint-Jacques-de-Compostelle (X<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup>)*, Paris, 1979], Alain VARASCHIN, ["San Millán de la Cogolla et le chemin de Saint-Jacques", *L'home et la rute en Europe*, Auch, 1982, pp. 261-265], Y. BOTTINEAU [*Les Chemins de Saint-Jacques*, Paris, 1983], Henri TREVILLE ["Recherches sur les chemins du pèlerinage compostellan en Saintonges au XIII<sup>e</sup> siècle, a travers le légendaire des chroniques locales", *Bulletin Philologique et Historique*, (Paris, 1983), pp. 71-85], y, recientemente, Giovanni CHERUBINI [*Santiago di Compostella. Il pellegrinaggio medievale*, Firenze, 1998] han contribuido también de forma decisiva a preservar del olvido este importante eje cultural y económico de la Europa medieval.

16. J. ESTRADA, "Notes històriques sobre camins antics i moderns de la rodalia de Granollers", *Ponències. Centre d'Estudis de l'Associació Cultural de Granollers*, (Granollers, 1984), pp. 101-125. F. FITÉ, "Introducció a l'estudi dels camins medievals en la zona del Montsec (segles XI-XII)", *La Noguera. Estudis* 2 (1987), pp. 75-96. G. SECALL, "Els camins rals medievals i les creus de terme de Valls", *Monografies Vallencques* 3 (Valls, 1985), pp. 109-139. R. ORDEIG, "'Vilae', 'viae' i 'stratae' d'Osona, testimonis de l'antiguitat a l'època medieval", *Ausa*, X (Vic, 1982), pp. 387-400. R. MORALES, *El camí ral d'Aragó i altres itineraris per la comarca d'Anoia*, Barcelona, 1966. J. MARQUÈS, "Antiguas vías de comunicaciones en Besalú", *I Assemblée d'Estudis sobre el Comtat de Besalú*, Olot, 1972, pp. 261-277. J. GURREA, "Anàlisi de la xarxa viària de les comarques de muntanya. Aplicació a les comarques pallareses i l'Alta Ribagorça", *Collegats* 2 (1988), pp. 91-106. J. CABESTANY, "Vías de comunicación medievales en el cuenca del río Francolí (Tarragona)", *XV Congreso Nacional de Arqueología*, Zaragoza, 1979, pp. 1203-1210.

17. "Els camins medievals i els ponts de Vallonga i de les Cases de Posada", *Cardener*, 2 (Cardona, 1985), pp. 65-87. "Els camins catalans. Anàlisi arqueològica dels seus vestigis", *Anuario de Estudios Medievales*, 23, (Barcelona, 1993), pp. 27-43.

18. "Aportacions al coneixement de les vies de comunicació", *Symposium Internacional sobre els Orígens de Catalunya (Segles VIII-XI)*, Barcelona, 1991, pp. 409-436; "Els camins de la Catalunya medieval", *Finestrelles* 3 (Barcelona, 1991), pp. 117-131; *Atlas Històric de Catalunya. Anys 759-992*, Barcelona, 1984-86 [en col·laboració con V. HURTADO]; "La xarxa viària catalana a l'alta edat mitjana. Una aproximació des de la cartografia", *Anuario de Estudios Medievales*, 23 (Barcelona, 1993), pp. 3-26 [en col·laboració con V. HURTADO].

19. "Los sistemas de comunicación en Aragón en la Edad Media: una revisión", *Anuario de Estudios Medievales*, 23 (Barcelona, 1993), pp. 89-110; "Comunicaciones y vías de comunicación en el Bajo Aragón en la Edad Media", *Teruel*, 71 (1984), pp. 29-45 [en col·laboració con C. LALIENA].

caminos aragoneses. Paralelamente, se han incluido secciones correspondientes a la época medieval en los congresos generales sobre vías de comunicación y se empiezan a convocar *symposia* específicos<sup>20</sup>.

## II. CLASIFICACIÓN DE LOS CAMINOS

La red viaria de la Corona Catalanoaragonesa, como se desprende de sus referencias documentales y de sus vestigios arqueológicos, fue densa, articulada y bastante funcional. Estaba integrada por una gran diversidad de vías y senderos, de estatuto jurídico, estructura y funciones muy diversos.

Los caminos, por su estatuto jurídico, pueden clasificarse en: a) públicos, *rals*, de titularidad real y muy seguros, puesto que las personas y mercancías que circulaban por ellos estaban bajo la protección directa del soberano<sup>21</sup>, quien exigía, a cambio, numerosos impuestos de paso; b) privados o señoriales, construidos y conservados por particulares, para recaudar peajes a los usuarios<sup>22</sup>.

Las vías terrestres medievales, como han demostrado los arqueólogos, presentaban una estructura muy diversa: a) Caminos de herradura, *de bast*, los más abundantes, sólo permitían la circulación de animales o de personas; su anchura solía ser de 1,10 metros aproximadamente. Estas rutas estaban jalonadas de apartaderos, donde se ensanchaban hasta alcanzar los 2 metros, para permitir el paso a las acémilas y arrieros que venían en sentido contrario. El pavimento, en las zonas llanas, era de tierra pisada y, en las escarpadas, empedrado, de lascas dispuestas verticalmente<sup>23</sup>. Los caminos estrechos eran típicos de las áreas montañosas, algunas de las cuales, como los Pirineos, no conocieron otra modalidad de ruta terrestre. b) Caminos de carro, *carrerres*, cuya anchura, de unos 4,5 metros, permitía la circulación de un carro cargado. El firme era normalmente de tierra pisada, circunstancia que dificultaba la circulación en invierno, cuando la lluvia los convertía en auténticos barrizales, o de roca viva, en la que se han conservado a menudo las rodaras; sólo en algunos segmentos cortos y discontinuos, ubicados normalmente en las inmediaciones de las grandes ciudades o en áreas de intenso tráfico, estaban empedrados; podían disponer eventualmente de bordillos y, en las zonas más accidentadas, incluso de muretes de protección laterales. Algunos de estos caminos, derivados tal vez de las antiguas calzadas romanas, tenían un trazado rectilíneo y

20. *Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen Age*, Paris, CNRS, 1981. *Viajeros peregrinos, mercaderes en el Occidente Medieval*, Pamplona, 1992.

21. M. RIU, "Els camins catalans", pp. 28 y 36.

22. J. BOLÓS-V. HURTADO, "La xarxa viària", pp. 11-13.

23. J. BOLÓS, "Els camins de Catalunya", pp. 129-130. M. RIU, "Els camins catalans", pp. 27-28.

una anchura constante, excepto en unos puntos determinados, donde se ensanchaban para permitir el cruce de dos carros. Las excavaciones han puesto de manifiesto que, en la Edad Media, ciertas rutas, los *camins de call*, avanzaban ligeramente por debajo del nivel del suelo, entre paredes o rocas; este desnivel podría deberse tanto al desgaste provocado por un uso continuado como al diseño original, a un afán de sus promotores por incrementar probablemente la seguridad<sup>24</sup>. Sólo las áreas más llanas, como el Roselló, la Cerdanya, l'Empordà, el Vallès, el Penedès y el valle del Ebro<sup>25</sup>, disponían de *carrereres*.

Las rutas terrestres, en la Edad Media, ya desempeñaban funciones económicas muy diferentes. De acuerdo con un criterio comercial, se pueden distinguir, por lo menos, cinco tipos de caminos: a) Las vías internacionales, por las que discurrían el gran comercio y los viajeros importantes; conectaban la Corona Catalanoaragonesa con los estados limítrofes -Castilla, Francia i Navarra- y la articulaban internamente, uniendo sus principales plazas mercantiles -Barcelona, València, Perpinyà, Tortosa y Zaragoza-. b) Las rutas interregionales, que actuaban simultáneamente como vías de captación de excedentes internos de cierta calidad y de distribución de mercancías de importación; unían tanto los emporios con las capitales de distrito como los mercados de tipo medio<sup>26</sup> entre sí. c) Los caminos regionales, que encauzaban los intercambios entre ciudad y campo, articulaban, en cada circunscripción, la capital con los pueblos, las *focal places* con sus respectivos *hinterlands*<sup>27</sup>, los mercados rurales con el centro comarcal. d) Las sendas locales, que encarrilaban los excedentes campesinos hacia el mercado rural inmediato, unían, en las zonas de poblamiento concentrado, los núcleos de población inferiores -villa y aldeas- y, en las áreas de habitat disperso, las explotaciones agrarias -mansos y heredades-<sup>28</sup>. e) Las veredas, estrechas y sinuosas, por las que los payeses se dirigían diariamente, desde su residencia, a los campos, viñas, eras, fuentes, bosques o prados<sup>29</sup>.

24. J. BOLÓS, "Els camins de Catalunya", pp. 128-129. M. RIU, "Els camins catalans", pp. 27-28.

25. M.D. PIÑERO, E. CARRERAS, B. BOFARULL y J. BADIA, "Les vies de comunicació", *Catalunya Romànica*, VIII, Barcelona, 1989, pp. 114-115. J. BOLÓS, "Els camins", p. 128. M.T. IRANZO, "Los sistemas de comunicación en Aragón", p. 101.

26. Girona, Lleida, Tarragona, Vic, Manresa, Puigcerdà, Cervera y La Seu d'Urgell, en el Principado de Cataluña; Huesca, Jaca, Teruel, Alcañiz y Calatayud, en el reino de Aragón; Morella, Sant Mateu, Sogorb, Castelló, Morvedre, Xàtiva, Elx, Alacant y Oriola, en el reino de València.

27. M. ASTON, *Interpreting the Landscape*, Londres, 1985, pp. 44-52.

28. J. BOLÓS-V. HURTADO, "La xarxa viària catalana", p. 24, mapa 2.

29. J. BOLÓS, "Els camins de Catalunya", pp. 121.

### III. LA RED VIARIA

La Corona Catalanoaragonesa, como consecuencia de la acción conjunta de los poderes públicos y de la iniciativa privada, ya disponía, en los siglos XIV y XV, de un sistema caminero denso y diversificado, del que analizaré únicamente los elementos principales, aquellos cuyo trazado superaba el estrecho marco regional.

#### a. Las arterias internacionales

Entre las vías que rebasaban las fronteras de la Corona Catalanoaragonesa podemos distinguir dos categorías, los grandes ejes y las largas rutas secundarias. La “confederación”, durante la Baja Edad Media, sólo dispuso de cuatro grandes ejes de comunicaciones: la vía que, paralela a la costa, recorría, en el sentido de los meridianos, el Principado de Catalunya y el reino de València, enlazándolos, respectivamente, con el Languedoc y la vega de Murcia; la ruta que conectaba Barcelona con Navarra y la Castilla septentrional por el valle del Ebro; el camino que empalmaba la ciudad de València con la Castilla meridional por el valle del Xúquer; y la antigua ruta jacobea que continuaba articulando el Bearn con Navarra y la Rioja, por el Alto Aragón.

El primero de los cuatro ejes era la auténtica columna dorsal de la Corona Catalanoaragonesa, puesto que canalizaba la mayor parte del tráfico mercantil terrestre que circulaba en dirección norte-sur. Seguía el trazado de una antigua calzada romana, la *Via Domitia*. Durante la Alta Edad Media, cuando la frontera entre el Islam y la Cristiandad se situó, en el litoral mediterráneo ibérico, entre Barcelona y Tarragona, el sector septentrional de esta ruta, al conectar los condados marítimos catalanes con el Imperio Carolingio, recibió -como todas las vías importantes que se dirigían a Septimania y a Aquitania- el nombre de *estrata francisca* y conservó una buena parte de su importancia estratégica y comercial. La Administración carolingia se esforzó por conservarla en buen estado<sup>30</sup> pero modificó parcialmente su trazado, alejándolo del mar, para evitar la llanura marítima de l'Empordà, que la piratería musulmana había dejado casi desierta<sup>31</sup>. El segmento meridional de la ruta, que se

30. Su trazado rectilíneo y su piso empedrado causaban la admiración de los coetáneos. En una donación de tierras colindantes, efectuada por el conde Borrell II al monasterio de Sant Cugat, en el 993, el escribano la describe como una *uia calciata, ...recto itinere, quem ad honorem et decorem transitu franchorum fuit saxorum fragminibus conculcata et diligentius confirmata* [*Cartulario de Sant Cugat del Vallès*, ed. J. Serra, I, Barcelona, 1946, doc. 217 p. 182].

31. J. BALARI, *Orígenes históricos de Cataluña*, Sant Cugat del Vallès, 1964, I, pp. 321-327, y II, pp. 711-714. J. ESTRADA, “Camins de la rodalia de Granollers”, p. 105. P. BONNASSIE, *La Catalogne du milieu du X<sup>e</sup> a la fin du XI<sup>e</sup> siècle. Croissance et mutation d'une société*, I, Toulouse, 1975, pp. 366-368. M. RIU, “Els camins catalans”, p. 35. J. BOLÓS-V. HURTADO, “La xarxa viària catalana”, pp. 6-7.

dirigía hacia la frontera musulmana, fue designado, en cambio, con el término de *strata morisca*<sup>32</sup>; era la principal vía de comunicaciones entre Barcelona y Córdoba. Por esta antigua ruta romana continuaron transitando, a pesar de la caída que experimentó la circulación comercial entre los siglos VIII y X, los mercaderes musulmanes y cristianos<sup>33</sup> que operaban entre Al-Andalus y los valles del Ródano, del Rin y del Danubio.

Durante la Baja Edad Media, cuando la navegación cristiana recuperó el control del Mediterráneo occidental y las llanuras costeras de la Catalunya septentrional se convirtieron en áreas densamente pobladas, la ruta recuperó el viejo trazado de la época romana, más recto y practicable que el que le imprimieron los carolingios. La vía penetraba en el Principado de Catalunya por Salses, procedente de Narbona; pasaba por Perpinyà, un importante centro textil<sup>34</sup>, y atravesaba los Pirineos occidentales por el Coll del Portús; cruzaba l'Empordà en dirección a Girona, donde se encauzaba por la Depresión Prelitoral, pasando por Hostalric y Granollers. Después de atravesar la ciudad de Barcelona, la principal plaza mercantil y financiera de la Corona Catalanoaragonesa, la ruta se dirigía al Penedès, por el Coll de Begues, donde recuperaba la Depresión Prelitoral, que no abandonaba hasta Tarragona, donde salía al mar.

Los mercaderes extranjeros, para cruzar Catalunya en el sentido de los meridianos, disponían, además del gran eje, de dos rutas alternativas parciales. El primer camino, que se superponía a la *Via Herculea*, conectaba Perpinyà con Girona por la costa, pasando por Elna, Cotlliure y Empúries<sup>35</sup>. La segunda ruta, que recorrería unos 40 kilómetros al oeste de Barcelona, arrancaba en Girona, pasaba por Vic, Santpedor, Manresa e Igualda, y concluía en Tarragona, donde conectaba con la vieja calzada romana. Este último itinerario, por cruzar perpendicularmente los valles del Ter, Llobregat y Anoia, presentaba un perfil más accidentado que el de la ruta principal, su longitud era, en cambio, parecida<sup>36</sup>; al estar jalonado por menos

32. J. BOLÓS-V. HURTADO, "La xarxa viària catalana", p. 7.

33. Como el casualmente conocido mercader Roberto, que murió en Barcelona, en 1009, legando su cargamento de telas andaluzas al Capítulo de la Catedral: Ph. WOLFF, "Quidam homo nomine Roberto negociatore", *Regards sur le Midi médiéval*, Toulouse, 1978, pp. 472-480.

34. A. RIERA MELIS, "L'aparició de la draperia urbana als Pirineus Occidentals (1250-1315)", *Annals de la I Universitat d'Estiu*, Andorra, 1983, pp. 152-178. IDEM, "Perpiñán, 1025-1285. Crecimiento económico, diversificación social y expansión urbana", *En las Costas del Mediterráneo Occidental. Las ciudades de la Península Ibérica y del reino de Mallorca y el comercio mediterráneo en la Edad Media*, dir. D. Abulafia y B. Garí, Barcelona, 1996, pp. 15-61.

35. V. HURTADO, "De Cotlliure al Golf de Roses per la Maçana", *El Miliario Extravagante*, 13 (París, 1967), pp. 382-387. P. PONSICH, "Les voies antiques du Roussillon en Empourdán à travers l'Albera", *Société Agricole, Scientifique et Littéraire des Pyrénées Orientales*, 100 (Perpinyà, 1992), pp. 13-35. M. RIU, "Els camins catalans", p. 34.

36. G. ROMESTAN, "L'activité des muletiers catalans entre Perpignan et Valence dans la première moitié du XIV<sup>e</sup> siècle", *Bulletin Philologique et Historique*, XLI-2 (París, 1969), pp. 783-785.

peajes, fue utilizado sobre todo por los hombres de negocios montpellereses, narboneses y perpiñaneses en sus viajes de ida y vuelta a València<sup>37</sup>. La disciplina de tráfico instaurada por los agentes fiscales en Catalunya impidió, sin embargo, que la circulación comercial alcanzara en la ruta interior unos índices parecidos a los que presentaba coetáneamente en la vía prelitoral.

El eje, con trazado único desde Tarragona, avanzaba por la costa hasta Cambrils, donde giraba hacia el interior y, obviando el delta, cruzaba el Ebro en Tortosa<sup>38</sup>, mercado internacional que articulaba el Alto y Medio Aragón con el mundo mediterráneo. Penetraba en el reino de València en dirección a Sant Mateu, centro exportador de las lanas del Maestrat; volvía a salir al mar en Castelló y avanzaba, pegado a la costa, hasta València, emporio comercial y financiero de las tierras meridionales de la Corona Catalanoaragonesa. La ruta se alejaba definitivamente del mar, en la ciudad del Túria, y se dirigía, por Xàtiva, Elx y Oriola, hacia el valle del Segura, por el que conectaba con la cabecera de Guadalquivir, penetrando en Adalucía. Por esta larga vía circulaban básicamente paños flamencos, occitanos y roselloneses, hacia el sur, y lana, cueros, grana, caballos, papel, hilaturas de seda, cerámica, frutos secos, pez, sebo y jabón, en sentido contrario<sup>39</sup>.

Dos de las cuatro grandes rutas internacionales comunicaban la franja mediterránea ibérica con la Meseta Central castellana. Ambas vías, con unas trayectorias casi paralelas, arrancaban del eje prelitoral, con el que se articulaban casi perpendicularmente.

La conexión de Catalunya con Navarra y Castilla se efectuaba por una ruta cuyo trazado coincidía también con el de otra vieja calzada romana, la *Via Augusta*<sup>40</sup>. El camino se desensamblaba del eje prelitoral unos 50 kilómetros al sur de Barcelona, en Vilafranca del Penedès, y se dirigía al valle bajo del Segre, por Valls, Montblanc, Vinaixa y las Borges Blanques. Desde Lleida, la capital administrativa y económica de la Catalunya occidental, penetraba en el reino de Aragón; después de cruzar el Cinca en Fraga, avanzaba por la zona llana y seca de los Monegros hasta alcanzar, en Pina, el curso del Ebro, que remontaba hasta Zaragoza<sup>41</sup>, el principal mercado cerealista y lanero de los territorios interiores de la “confederación”. La vía, en la vieja ciu-

37. G. ROMESTAN, “A propos du commerce des draps dans la Péninsule Ibérique au Moyen Age: les marchands languedociens dans le royaume de Valence pendant la première moitié du XIV<sup>e</sup> siècle”, *Bulletin Philologique et Historique*, XLIV-1 (Paris, 1972), pp. 161-177.

38. G. ROMESTAN, “L’activité des muletiers catalans”, pp. 781-787.

39. Arxiu de la Corona d’Aragó [en adelante, ACA], Cancelleria [en adelante, C], reg. 1625, fols 116r-116v. G. ROMESTAN, “A propos du commerce des draps”, pp. 129-161. IDEM, “L’activité des muletiers catalans”, pp. 785-790.

40. M.A. MAGALLÓN, *La red viaria romana en Aragón*, pp. 227-245

41. ACA, C, reg. 1384, fols. 99r-99v. A. GARGALLO-M.J. SÁNCHEZ USÓN, “Cuentas de un viaje en el siglo XIV: de Teruel a Zaragoza y Barcelona en 1366”, *Teruel*, 71 (1984), pp. 47-136. M.T. IRANZO, “Los sistemas de comunicaciones en Aragón”, p. 101.

dad augustea, se bifurcaba. Un primer ramal, siguiendo el curso del Ebro, se dirigía a Tudela, nudo de conexión con el sistema viario navarro, y a Logroño, puerta de acceso a Castilla, desde donde se orientaba hacia el alto valle del Duero, en dirección a Burgos y Valladolid, dos mercados internacionales de lana, ganado y cereales. La segunda derivación discurría paralela a los cursos del Jalón y del Henares, pasaba por Calatayud, Ariza<sup>42</sup> y Medinaceli, ya en territorio castellano, para orientarse hacia Sigüenza, Guadalajara y Alcalá de Henares, centros regionales de redistribución de paños finos ultrapinares y de especias orientales.

La arteria del valle del Ebro, como todas las vías con una densa circulación comercial, estaba atestada de lezdas, peajes y otros derechos de paso. La sobrecarga fiscal incitaba a los mercaderes occitanos y catalanes que se dirigían, desde Barcelona, a Castilla a desviarse parcialmente del camino real, en busca de vías alternativas, más largas pero menos onerosas. Hacia 1330, algunos mercaderes narboneses, antes de llegar a Lleida, para ahorrarse el pago de la lezda, viraban hacia el norte, cruzaban el Segre en Vilanova de la Barca y recuperaban, después de pasar por las localidades de Corbins, Torreserona y Torrefarrera<sup>43</sup>, la ruta normal unos kilómetros al oeste de la ciudad catalana. Alfonso el Benigno, ante las reiteradas denuncias formuladas por los agentes fiscales contra los comerciantes occitanos, que *faciunt transitum per alia loca sive itinera dissueta*, autorizó al batlle de Lleida a instalar recaudadores en los nuevos lugares de tránsito<sup>44</sup>.

La tercera ruta internacional conectaba el litoral valenciano con la meseta castellana por el valle del Xúquer y sus afluentes. La vía arrancaba en la ciudad de València, penetraba en Castilla por Requena, donde se trifurcaba: el primer ramal se orientaba hacia Cuenca y la Alcarria, por Iniesta y Monteagudo; el segundo se dirigía, por Alarcón y Uclés, a Ocaña y Toledo; y el tercero se encaminaba hacia la Mancha, por Albacete y Alcaraz<sup>45</sup>. Por este conjunto de caminos llegaba a València una buena parte de los excedentes de lana, ganado y cueros de Castilla la Nueva y penetraban en el centro de la Península las especias orientales y los paños de calidad nórdicos o mediterráneos<sup>46</sup>.

42. M.T. IRANZO, "Los sistemas de comunicaciones en Aragón", p. 102. M.C. GARCÍA HERRERO, "La aduana de Calatayud en el comercio entre Castilla y Aragón a mediados del siglo XV", *En la España Medieval*, IV-1 (Madrid, 1986), pp. 363-390. J.A. SESMA, "Aduanas y peajes aragoneses con Castilla y Navarra", *Borja y la raya occidental de Aragón*, Zaragoza, 1992, pp. 29-44.

43. ACA, C, reg. 489, fols 176r-177r; cit G. ROMESTAN, "A propos du commerce des draps", p. 163, nota 1.

44. ACA, C, reg. 489, fols 176r-177r.

45. ACA, C, reg. 1623, fol. 148v; reg. 1624, fols 101v-102r; reg. 1625, fols. 52v-53r, 62v-63v y 68r. G. ROMESTAN, "A propos du commerce des draps", pp. 140 y 147-153.

46. G. ROMESTAN, "A propos du commerce des draps", pp. 129-161.

El cuarto eje, el Camino de Santiago, continúa siendo el mejor conocido<sup>47</sup>. Exploradas ya las vertientes culturales, artísticas y religiosas, actualmente se están analizando los aspectos económicos y sociales de la vieja ruta de peregrinación. La vía, procedente de Tolosa y Olorón, cruzaba los Pirineos por Somport y seguía el curso del alto Aragón hasta Jaca<sup>48</sup>. En esta ciudad, el camino, como el cauce del río, giraba bruscamente, abandonando la dirección norte-sur por la este-oeste, y se encauza en una depresión paralela a la cordillera pirenaica, el Canal de Berdún, en la que se superponía a una calzada romana secundaria. Los viajeros avanzaban por esta vía hasta Puente la Reina, donde se bifurcaba: el ramal meridional, mejor acondicionado, pasaba por Artieda y Udués de Lerda; el septentrional, que discurría por una cota ligeramente más alta, atravesaba Assó Veral, Miramont y Tiermas, antes de llegar al monasterio de San Salvador de Leire. Las dos variantes confluían en Sangüesa, ya en Navarra, desde donde el camino enfilaba hacia Pamplona<sup>49</sup>.

Estos cuatro ejes de comunicaciones, aunque muy transitados, no canalizaron todo el comercio exterior de la Corona Catalanoaragonesa. Las personas y las mercaderías, en la Baja Edad Media, circularon también, desde Catalunya, València y Aragón, hacia Francia, Navarra y Castilla por algunas vías internacionales secundarias, más abundantes aunque menos conocidas que las grandes rutas.

Los arrieros extranjeros y catalanes para trasladarse al Bearn o a la Gascuña se desviaban del *camí ral* de Aragón en Lleida, enfilaban -por Almacelles, Monzón, Castejón del Puente<sup>50</sup>, Barbastro y Huesca- hacia Jaca<sup>51</sup>, desde donde, remontando el Camino de Santiago, cruzaban los Pirineos por Somport y se dirigían a Olorón y Pau. Los usuarios de esta vía, desde la capital de Bearne, podían dirigirse tanto a Tolosa, por Tarbes, como a Bayona, siguiendo el curso del Gave de Pau<sup>52</sup>. Por esta ruta transpirenaica circularon, durante la Baja Edad Media, lana, especias, aceite, sal y mulos, hacia el norte, y ganadería menor, paños finos, pastel occitano y lana inglesa, hacia el sur.

47. Véase *supra*, nota 15.

48. L. VÁZQUEZ DE PARGA, J.M. LACARRA y J. URÍA, *Las peregrinaciones a Santiago*, II, pp. 47-48 y 411-422.

49. L. VÁZQUEZ DE PARGA, J.M. LACARRA y J. URÍA, *Las peregrinaciones a Santiago*, II, pp. 422-433. M.T. IRANZO, "Los sistemas de comunicaciones en Aragón", pp. 98-100.

50. Donde el rey percibía una lezda desde finales del siglo XI [M.T. IRANZO, "Los sistemas de comunicación en Aragón", p. 97, nota 22]

51. Ciudad en la que, desde finales del siglo XI, se recaudaba un peaje a los mercaderes que transitaban por esta ruta transpirenaica: J.M. LACARRA, "Un arancel de aduanas del siglo XI", *Estudios dedicados a Aragón*, Zaragoza, 1987, pp. 47-69.

52. Ph. WOLFF, *Commerces et marchands de Toulouse (vers 1350-vers 1450)*, Paris, 1954, pp. 153 P. TUCOO-CHALA, "Les relations économiques entre Béarn et les pays de la Couronne d'Aragon (XIII-XV<sup>e</sup>)", *Bulletin Philologique et Historique*, (Paris, 19558), pp. 115-136.

Algunos comerciantes y transportistas, en sus viajes desde Barcelona a la Alcarria, utilizaban, para reducir costes, una ruta distinta al camino real de Aragón. La vía elegida -con un trazado más corto y accidentado que el de la ruta de Zaragoza- arrancaba del eje prelitoral en Cambrils o Tortosa, atravesaba el Ebro en Mora, pasaba por Gandesa, Alcañiz, Montalbán y Calamocha, mercados comarcales, y penetraba en Castilla por Molina<sup>53</sup>, desde donde se dirigía hacia Sigüenza, Brihuega, Guadalajara y Alcalá de Henares. Esta deserción de los grandes mercaderes del camino del Ebro, al provocar una caída de ingresos fiscales en Vinaixa, Lleida, Pina, Zaragoza y en otras etapas del itinerario<sup>54</sup>, siempre fue mal vista por los *batlles* reales<sup>55</sup>. En 1282, Pedro el Grande, acuciado económicamente por los preparativos de la conquista de Sicilia, después de desautorizar la iniciativa de los hombres de negocios mediterráneos, que  *nolunt transire per camina consueta et deviant per alia camina*<sup>56</sup>, prohibió, bajo pena de incautación del cargamento, utilizar esta ruta a las recuas que, desde Catalunya, se dirigieran a Castilla. El camino de Montalbán, según los asesores del monarca, era una vía interior, el camino que enlazaba el distrito de Tortosa con las comarcas del Bajo Aragón, no un eje internacional y, en consecuencia, no podía utilizarse como acceso a Castilla. Los poderes públicos no dudaban, pues, en restringir la libertad de tráfico cuando repercutía negativamente en sus intereses fiscales o políticos. La efectividad del control administrativo sobre la circulación mercantil no fue, sin embargo, uniforme a lo largo de la Baja Edad Media; en las intermitentes épocas de relajación, el comercio exterior volvió a fluir por esta larga ruta transversal.

Las comunicaciones entre Zaragoza y Tolosa fueron organizadas ya por los romanos. La vía remontaba el curso del Gállego, por Zuera y Ayerbe, hasta Anzánigo, en el Prepirineo, desde donde se dirigía, bordeando las sierras de la Peña y Oroel, hacia Jaca<sup>57</sup>. En la ciudad episcopal, el camino conectaba con la ruta jacobea de Somport que, por Pau y Tarbes, conducía a la capital del Alto Languedoc<sup>58</sup>.

53. *Facientes transitum per barcham de Mora, per Alcanicium et Montemalbanum* [ACA, C, reg. 46, fol 70 r. A. RIERA MELIS, *La Corona de Aragón y el Reino de Mallorca en el primer cuarto del siglo XIV. I: Las repercusiones arancelarias de la autonomía balear*, Madrid-Barcelona, 1986, p. 65, nota 36].

54. *In fraude et periudicium iuris nostris et lezdarum nostrarum de Ilerda, Vinaixa, de Pina, de Caesaraugusta et aliis pluribus locis nostris* [*Ibidem*]

55. Administradores regionales del Real Patrimonio.

56. Véase *supra*, nota 53.

57. M.T. IRANZO, "Los sistemas de comunicaciones en Aragón", p. 96.

58. Véase *supra*, nota 52.

### b. Los caminos interregionales

Menos frecuentadas, aunque también importantes, eran las rutas interregionales, que canalizaban una parte considerable de la circulación interior de la Corona Catalanoaragonesa. En la red viaria catalana, destacaban por su importancia comercial las rutas del Segre, del Llobregat, del Besòs y los ascensos a Lleida.

Durante toda la Edad Media, las llanuras del Rosellón y del Segrià continuaron enlazadas por una antigua calzada romana. La ruta arrancaba en Perpinyà, se dirigía, siguiendo el curso del Tet, a Vilafranca de Conflent y cruzaba en diagonal el Pirineo axial por el Coll de la Perxa; la vía, en su segmento meridional, avanzaba contigua al Segre, pasando por Puigcerdà, la Seu d'Urgell<sup>59</sup>, Balaguer y Lleida<sup>60</sup>, donde se empalmaba con el camino real de Aragón. Otro itinerario catalán importante fue la ruta del río Llobregat, que enlazaba Barcelona con Puigcerdà, por Manresa, Berga y Bagà<sup>61</sup>. Las comunicaciones entre la ciudad condal y la Cerdanya podían canalizarse también por otro camino, paralelo al anterior; la ruta atravesaba la Serralada prelitoral por el valle del Besòs, cruzaba la Plana de Vic, remontaba el Ter hasta Ripoll y se dirigía hacia Puigcerdà por la Collada de Toses<sup>62</sup>. La ciudad pirenaica era un núcleo de comunicaciones de primer orden: los mercaderes y viajeros podían dirigirse, desde ella, a Foix, por el Coll de Puigmorens<sup>63</sup>, y a Perpinyà, por el Coll de la Perxa.

El tráfico entre Barcelona y Lleida, uno de los principales enclaves de comunicaciones de toda la Corona Catalanoaragonesa, podían encauzarse por el camino real de Zaragoza<sup>64</sup> y por dos rutas alternativas: la primera remontaba el Llobregat hasta Manresa, atravesaba la Serralada Prelitoral por la Segarra, enfilaba hacia Cervera y Tàrrrega, y alcanzaba la capital de la Catalunya interior por la llanura de Urgell<sup>65</sup>; la segunda salía también del Barcelonès por el eje del Llobregat, del que recorría sólo unos 30 kilómetros, penetraba en el valle del Anoia en Martorell, pasaba por Igualada, franqueaba la Serralada Prelitoral por el Coll de la Penedella y se unía, en Cervera, a la ruta anterior. Ambas vías, al atra-

59. El segmento comprendido entre la Cerdanya y la Seu d'Urgell -*stratam qui pergít ad Civitate usque in Cerdania*- está documentado ya en el 917 [A. PLADEVALL, "Pont de Bar", *Catalunya Romànica*, VI, Barcelona, 1992, p. 307. P. BERTRAN, "Ermengol d'Urgell: l'obra d'un bisbe del segle XI, *La transformació de la Frontera al segle XI*, ed F. Sabaté, Lleida, 2000, p. 124, nota 185]

60. J. BOLOS-V. HURTADO, "La xarxa viària catalana", pp. 10-11. M. RIU, "Els camins catalans", p. 32.

61. R. SERRA-M.D. SANTANDREU, "Dels camins romans a les carreteres esfaltades", *L'Erol*, III-10 (Berga, 1984), pp. 13-22.

62. Ph. WOLFF, *Commerces et marchands de Toulouse*, p. 148.

63. *Ibidem*

64. Véase *supra*, nota 41.

65. ACA, C, reg. 1909, fols. 223v-224r.

vesar áreas montañosas escasamente pobladas y con una infraestructura viaria deficiente, donde florecía intermitentemente el bandolerismo, fueron utilizadas básicamente por los correos rápidos, en las época de paz, y por el monarca en sus desplazamientos de urgencia, puesto que viajaba con una potente escolta. Los mercaderes, en sus frecuentes viajes entre Barcelona y Lleida, optaron normalmente por el camino real de Aragón, más largo y oneroso, pero también mucho más seguro.

Lleida constituía el principal acceso a las comarcas pirenaicas aragonesas de Sobrarbe y Ribagorça. La ruta se desensamblaba del camino del Bearn<sup>66</sup> en Barbastro, remontaba el Esera hasta Graus, donde se bifurcaba: un primer ramal se dirigía, por Naval y Ainsa, hacia el valle de Bielsa; el segundo itinerario seguía el curso del Isábena y enfilaba, por Roda y Calvera, hacia el valle de Arán<sup>67</sup>.

Aunque el acceso normal a Zaragoza, desde Lleida, era el camino real de Aragón, el tráfico entre las dos ciudades era tan denso que una parte de las mercancías y de los viajeros se canalizó por otra vía alternativa, que discurría al norte de los Monegros. La ruta cruzaba el Cinca en Ballobar, el Alcanadre en Sariñena y el Gállego en San Mateo, desde donde se encaminaba hacia la capital aragonesa<sup>68</sup>.

Los mercaderes mediterráneos podía trasladarse desde la Catalunya Meridional a Zaragoza por el camino de sirga del Ebro, por la pista que discurría paralela al curso, para acompañar las barcas fluviales en el descenso y remolcarlas en el ascenso. La ruta arrancaba en Tortosa, punto de articulación con el eje prelitoral, y se dirigía, por la margen izquierda, hacia Mequinenza, donde viajeros y cargamentos franqueaban el río en una barca; avanzaba, sin separarse de la orilla derecha, hacia los puertos fluviales de Caspe, Escatrón, Sástago, Quinto y Fuentes del Ebro, por los que salían al río, rumbo a Tortosa, los excedentes de lana, cereales y azafrán del Bajo Aragón<sup>69</sup>.

Zaragoza enlazaba con Huesca por un camino cuyo primer tramo coincidía con el de Jaca<sup>70</sup>; remontaba el curso del Gállego hasta Zuera, donde giraba hacia el nordeste, y se dirigía, por Almudévar, a la ciudad altoaragonesa<sup>71</sup>.

València y Zaragoza, desde la época romana, estuvieron comunicadas por una calzada que seguía los cursos del Túria, Guadalaviar y Jiloca. Durante la Baja Edad Media, esta antigua ruta siguió desempeñando su función inicial; sus principales

66. Véase *supra*, nota 52

67. M.T. IRANZO, "Los sistemas de comunicación en Aragón", p. 98.

68. M.T. IRANZO, "Los sistemas de comunicación en Aragón", p. 101.

69. J.A. SESMA-E. SARASA, "El comercio de la lana por el Ebro hacia el Mediterráneo. El puerto fluvial de Escatrón a mediados del siglo XV", *II Congreso Internacional de Estudios sobre las Culturas del Mediterráneo Occidental*, Barcelona, 1978, pp. 399-409.

70. Véase *supra*, nota 57.

71. M.T. IRANZO, "Los sistemas de comunicación en Aragón", pp. 96-97.

etapas eran Ademuz, Teruel, Monreal, Daroca, Cariñena y Muel<sup>72</sup>. Caminantes y arrieros, para trasladarse de València a Teruel, disponían además de una segunda vía, la del valle del Palància, que discurría por Morvedre, Sogorb y Sarrión. Jaime I, en 1265, intentó encauzar la circulación de mercancía entre ambas ciudades por este último camino<sup>73</sup>. Las dos rutas canalizaron, en los siglos XIV y XV, tanto importantes contingentes de lana y de cereales aragoneses hacia València como algunos cargamentos de especias orientales y de paños finos occitanos o catalanes en dirección a Teruel y Zaragoza<sup>74</sup>.

La franja costera septentrional del reino de València estaba estrechamente vinculada a las comarcas montañosas turolenses y a las llanuras del Bajo Aragón. Los caminos que conectaban las tres áreas discurrían paralelos, en buena parte de su recorrido, a las cañadas de trashumancia que enlazaban los pastos de invierno del litoral mediterráneo con los de verano de las estribaciones meridionales del Sistema Ibérico<sup>75</sup>. Una primera ruta arrancaba de Sant Mateu, importante mercado exportador de lana, ascedía a Morella, en los Ports, desde donde los viajeros y transportistas podían dirigirse tanto hacia las tierras altas turolenses, por Forcall y Miranbel, como a Caspe, por Monroyo y Alcañiz. Los rebaños y los caminantes podían pasar del Maestrat castellonense al turolense por otras dos cañadas, de trazado más meridional: una conectaba Albocàsser y Cantavieja, por Benasal e Iglesuela del Cid, y la otra enlazaba Lucena del Cid con Linares de Mora, por Villahermosa del Río y Puertomingalvo. Por este conjunto de pistas bajaban las lanas y los cueros turolenses hacia las playas de Vinarós, Penyíscola Oropesa y Castelló, donde eran captados por los mercaderes catalanes, valencianos, toscanos, ligures y occitanos<sup>76</sup>.

72. M.T. IRANZO, "Los sistemas de comunicaciones en Aragón", pp. 103.

73. ACA, C, reg. 13, fol. 289r.

74. J. GUIRAL, *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*, Valencia, 1989, p. 347. G. ROMESTAN, "A propos du commerce des draps", pp. 144 y 154-155.

75. M. BETÍ, "Las cruces gemelas de San Mateu y Linares de Mora", *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, VIII (Castelló, 1927), pp. 1-17; J. SÁNCHEZ ADELL, "Datos para la historia de la trashumancia ganadera castellonense en la Baja Edad Media", *I Congreso de Historia del País Valenciano*, II, Valencia, 1980, pp. 820-826.

76. ACA, C, reg. 1624, fols. 92v-93r. F. MELIS, "La llana del l'Espanya mediterrània i de la Berberia occidental en els segles XIV-XV", *València, mercat medieval*, València, 1985, pp. 61-80. P. IRADIEL, "Valencia y la expansión mediterránea de la Corona de Aragón", *En las costas del Mediterráneo Occidental*, pp. 161-165. G. ROMESTAN, "A propos du commerce des draps", pp. 154-155. IDEM, "L'activité des muletiers catalans", p. 790.

#### IV. LA INFRAESTRUCTURA

La Corona Catalanoaragonesa participaba de las características geomorfológicas y climáticas de los países ribereños al Mediterráneo, un mar rodeado de montañas. En unas regiones de tectónica accidentada y con un régimen pluviométrico irregular, el principal problema, para la red viaria, eran los cursos fluviales, cuya fuerte pendiente y caudal oscilante restringían la navegabilidad<sup>77</sup> y dificultaban su franqueo. El eje Salses-Oriola discurría perpendicularmente a los numerosos ríos que bajaban desde las Cordillera Pirenaica, la Serranía Prelitoral Catalana y el Sistema Ibérico. Las vías que conectaban Cataluña con Castilla corrían paralelas al curso del Ebro y tenían que franquear la mayor parte de sus afluentes.

##### a. Los vados

La solución menos costosa y más “ecológica” para atrevarse un curso fluvial era el vado. Las rutas terrestres los buscaban sistemáticamente, aun a costa de efectuar desvíos considerables. Los pasos naturales más transitados estaban señalizados y solían disponer de cuerdas para evitar que los viajeros resbalasen o fuesen arrastrados por la corriente. Los vados, sin embargo, no estaban exentos de inconvenientes, el principal de los cuales consistía en que no eran sistemáticamente practicables: las crecidas periódicas de los ríos los convertían en infranqueables por un periodo indeterminado de tiempo, durante el cual, los viajeros que no pudiesen esperar el refluo se veían obligados a cambiar de ruta. Al no exigir una intervención importante sobre el medio, los vados han dejado pocos vestigios arqueológicos y documentales; esta escasez sistemática de restos materiales y de referencias escritas dificulta su localización y estudio. José Balari y Jovany, a partir de la información extraída de los pergaminos condales del Archivo de la Corona de Aragón, demostró que, antes de 1200, el Llobregat era vadeable en Navarcles, el Anoia en las inmediaciones de Igualada y el Foix en Santa Margarida<sup>78</sup>; muchos de estos pasos, sino todos, debieron de continuar siendo transitables después de aquella fecha. Para la Baja Edad Media, al multiplicarse y diversificarse las fuentes escritas, una buena parte de las noticias relativas a los vados se han conservado, en cambio, en la historiografía, los libros de viajes y las guías de peregrinos: Pere el Cerimoniós, hacia 1347, en uno de sus desplazamientos a Zaragoza, cruzó el Ebro por el vado de Pina<sup>79</sup>.

77. Sólo la madera de construcción, en forma de balsas, circuló, durante la crecida de primavera, desde la Cordillera Pirenaica y el Sistema Ibérico hasta las ciudades marítimas, por la red fluvial. La navegación comercial quedó restringida al Ebro, desde Zaragoza a Tortosa: C. CARRÈRE, “Navigation et trafic sur l’Èbre au milieu du XV<sup>e</sup> siècle”, *Miscellanea Charles Verlinden*, Bruxelles, 1975, pp. 101-110; E SARASA-A. SESMA, “El comercio de la lana por el Ebro”, pp. 399-409.

78. *Orígenes históricos de Cataluña*, II, p. 715.

79. *Puís, l’endemà, partim de Sarenyena e anam-nos-en dret camí a Saragossa, e passam lo riu Ebro al guau de Pina*: JAUME I-B. DESCLÒT-R. MUNTANER-PERE III, *Les quatre grans cròniques*, ed. F. Soldevila, Barcelona, 1971, p. 1096.

### b. Las barcas

La segunda solución técnica y económicamente más asequible de que disponían los poderes públicos y los señores para permitir a los viandantes cruzar un curso fluvial era la barca. Este sistema de franqueo, por exigir unas inversiones y producir unas rentas, generó mucha más documentación que los vados. Aunque las referencias escritas relativas a barcas fluviales todavía no han sido sistemáticamente recogidas ni cartografiadas, estamos ya en condiciones de afirmar que los viajeros, los mercaderes y los acemileros, en los siglos XIV y XV, dispusieron de numerosas barcas para cruzar los cursos fluviales de la Corona catalanoaragonesa. La oferta, muy dispersa, se incrementaba, sin embargo, a lo largo de las grandes vías internacionales y de las principales rutas interiores. Los usuarios del eje prelitoral disponían de una barca para cruzar el Tec, en El Voló<sup>80</sup>, y el Ebro, en Amposta<sup>81</sup>. La magnitud del caudal y la angostura del curso dificultaban considerablemente el franqueo del Bajo Ebro, para garantizar el tránsito entre Catalunya y Castilla por las llanuras turolenses se establecieron, sin embargo, barcas en Mora<sup>82</sup> y Flix<sup>83</sup>. Sendas balsas permitían a los transeuntes por la ruta de Barcelona a Zaragoza atravesar el Segre, en Vilanova de la Barca<sup>84</sup>, y el Gállego, en las inmediaciones de la capital aragonesa<sup>85</sup>. Otra barca ofrecía la posibilidad a los viandantes que se dirigían, desde Zaragoza, a Tudela de atravesar el Ebro en Novillas<sup>86</sup>. Desde antes de 1227, una barca instalada en Albalate, para franquear el Cinca<sup>87</sup>, facilitaba las comunicaciones entre Lleida y Huesca. Esta lista, confeccionada con la información recogida eventualmente de los registros y pergaminos de la cancillería real, es meramente indicativa y evidencia los resultados que podría proporcionar una exploración exhaustiva y sistemática de las citadas fuentes. Las barcas tampoco garantizaba un franqueo constante de los cursos fluviales, puesto que también eran afectadas por la crecidas, aunque en una proporción muy inferior a los vados. Los riesgos de la travesía eran directamente proporcionales al coeficiente de arrastre de la corriente, que desviaba la balsa en el sentido del flujo, imprimiéndole una trayectoria cada vez más coincidente con el curso del río. Cuando la velocidad del agua convertía en

80. PERE III, "Crònica", p. 1036.

81. "Ibidem", p. 1140.

82. Vegeu *supra*, nota 53.

83. E. GONZALEZ HURTEBISE, *Libros de Tesorería de la Casa Real de Aragón. I: Reinado de Jaime II. Libro de cuentas de Pedro Boyl, tesorero del monarca desde marzo de 1302 a marzo de 1304*, Barcelona, 1911, p. 246.

84. Véase *supra*, nota 43.

85. PERE III, "Crònica", p. 1100.

86. ACA, C, Jaime I, perg. 1247. A. HUCI, *Colección Diplomática de Jaime I*, I, València, 1916, p. 536.

87. ACA, C, Jaime I, perg. 312. J. MIRET Y SANS, *Itinerari de Jaume I el Conqueridor*, Barcelona, 1918, p. 66.

ingobernables las barcas, los usuarios debían optar entre aguardar el reflujo o buscar el puente más cercano, como hizo Pedro el Ceremonioso, en el invierno de 1340, en el curso de un viaje de Aviñón a Barcelona:

*E puis partim de la dita vila de Perpenyà e vengerem-nos-en al Voló, ... e eren tantes aigües que no poguem passar la barca e haguem d'anar al pont de Cere*<sup>88</sup>

### c. Los puentes

El puente era la solución más efectiva, aunque también la más cara. A medida que, en los siglos XIV y XV, la circulación de personas y mercancías se intensifica por las rutas terrestres, los poderes públicos y los señores, para aumentar su seguridad y fluidez, proceden a sustituir los vados y las barcas por puentes. Elevar un puente, en la Edad Media, constituyó, sin embargo, una empresa compleja, larga y costosa, que generó normalmente un volumen de documentación considerable, parte de la cual ha llegado hasta nuestros días. En los archivos catalanes no son raras ni las concesiones reales de pontáticos o de barras a los concejos municipales para financiar las obras ni las cuentas de la construcción o de reparación de puentes. La abundancia y calidad de las referencias documentales disponibles y de los vestigios arqueológicos identificados explican que hoy dispongamos de más historiografía sobre los puentes que acerca de cualquier otro tipo de obra pública. La bibliografía consultable va desde las síntesis de ámbito espacial más o menos amplio<sup>89</sup> hasta las monografías locales<sup>90</sup>.

La literatura especializada ha puesto de manifiesto que en la Baja Edad Media coexistieron una gran diversidad de puentes, desde las meras palancas a los puentes de piedra, pasando por los puentes de madera sobre barcas, los puentes de madera fijos y los puentes de pilares de piedra y rasante de madera. Los trabajos recientes de Jean

88. PERE III, "Crònica", p. 1036.

89. C. FERNÁNDEZ CASADO, *Historia del puente en España. Puentes romanos*, Madrid, 1980. J.J. ARENAS, "Los puentes en la Baja Edad Media", *Tecnología y Sociedad: Las grandes obras públicas en la Europa Medieval*, Pamplona, 1996, pp. 111-151. M.T. IRANZO, "Puentes medievales en la provincia de Huesca. Aspectos económicos y sociales", *Aragón en la Edad Media*, V (Zaragoza, 1983), pp. 45-68.

90. M.M. COSTA, "Els antics ponts de Girona", *Anuario del Instituto de Estudios Gerundenses*, XXI (Girona, 1974-1975), pp. 131-148. A. PLADEVALL, "Els ponts del Ter a les Guilleries", *Montaña*, 120-122 (Barcelona, 1969), pp. 346-360. A. SOLER, "Els ponts medievals de Manresa", *Ciutat*, III-17 (Manresa, 1928), pp. 44-48. M. ROVIRA, "La construcció del Pont de Sant Boi del Llobregat (1278-1315)", *Homenatge a la memòria del Prof. Dr. Emilio Sáez*, Barcelona, 1989, pp. 349-364. M. RIU, "Els camins medievals i els ponts de Vallonga i de les Cases de Posada", *Cardener*, 2 (Cardona, 1985), pp. 65-87. A. CURTO y M. UTGÉS (coord.), *Lo Pont de Barques. L'Antic pas de l'Ebre a Tortosa*, Barcelona, 1993. S. GONZÁLEZ, *Historia y vicisitudes de los puentes sobre el Ebro en Zaragoza*, Zaragoza, 1987. C. SÁNCHEZ, *Els ponts valencians antics*, Valencia, 1994.

Mesqui<sup>91</sup>, un ingeniero de caminos con una sólida formación histórica, y de Juan José Arenas<sup>92</sup> han evidenciado que la Baja Edad Media supuso, en el ámbito de la construcción de puentes de piedra, una etapa de libertad y de progreso, en la que los técnicos superaron los índices de estabilidad alcanzados por sus predecesores romanos. Las principales diferencias que separan los puentes medievales de sus modelos antiguos son: una sillería más pobre y heterogénea, con menor rotundidad de despiece y labra de los bloques; la substitución de las bóvedas de cañón por las de arcos ojivales o de tres centros; el reemplazo de la rasante horizontal por la de lomo de asno; la supeditación de los planteamientos estéticos a las exigencias estructurales, de la alineación rigurosa y de la simetría de las bóvedas al afán de cimentar los pilares en las áreas más consistentes del lecho del río; y la presencia bastante generalizada de elementos de fortificación<sup>93</sup>.

De la amplia información reunida durante muchos años de trabajo, he seleccionado exclusivamente la relativa a los puentes integrados en las principales rutas, en las vías suprarregionales.

El eje prelitoral franqueaba con puentes de piedra el Agli, en Ribesaltes<sup>94</sup>, el Tet, en Perpinyà<sup>95</sup>, el Fluvià, en Orfes<sup>96</sup>, el Ter, en Girona<sup>97</sup>, el Francolí, en Tarragona<sup>98</sup>, el Millars, en Almassora<sup>99</sup>, el Palància, en Morvedre<sup>100</sup>, el Túria, en València<sup>101</sup>, y el Xúquer, en Alcira; atravesaba con un puente de madera el Llobregat, en Sant Boi<sup>102</sup>, y superaba el Ebro con un puente de barcas, en Tortosa<sup>103</sup>.

Los viandantes que optaban por la ruta alternativa de Girona a Tarragona por Manresa<sup>104</sup> atrevesaban el Merder por un puente romano, en Vic<sup>105</sup>, y el Llobregat y el Cardener mediante sendos puentes bajomedievales, en Navarclès y Manresa<sup>106</sup>.

91. "Le pont de pierre au Moyen Age. Du concept à l'exécution", *Artistes, artisans et production artistique au Moyen Age*, I, Paris, 1896, pp. 197-215; *Le pont en France avant le temps des ingénieurs*, Paris, 1986; *Chemins et ponts, liens entre les homes*, Paris, 1994; "Grands chantiers de ponts et financements charitables au Moyen Âge en France", *Tecnología y Sociedad*, pp. 153-177.

92. Véase *supra*, nota 89.

93. J.J. ARENAS, "Los puentes en la Baja Edad Media", pp. 121-137.

94. A. RIERA MELIS, "Perpiñán, 1025-1285", p. 34.

95. A. RIERA MELIS, "Perpiñán, 1025-1285", p. 11 y 34.

96. ACA, C, reg. 925, fols 19r y 78r.

97. M.M. COSTA, "El antics ponts de Girona", pp. 131-148.

98. J.F. CABESTANY, "Vías de comunicación medievales en la cuenca del río Francolí (Tarragona)", *XV Congreso Nacional de Arqueología*, Zaragoza, 1979, pp. 1203-1210.

99. ACA, reg. 40, fol 103r.

100. S. BRÚ, "El Morvedre dels temps de Pere el Ceremoniós" *VIII Congrés d'Història de la Corona de Aragó*, II-1, València, 1969, p. 209.

101. ACA, C, reg. 40, fol 102r; reg. 41, fol. 116v. PERE III, "Crònica", p. 1102.

102. Institut Municipal d'Història de Barcelona, Llibre del Consell, I, fol. 116r. M. ROVIRA, "La construcció del Pont de Sant Boi", pp. 335-339.

103. Véase *supra*, nota 90.

104. Véase *supra*, notas 36 y 37.

105. J. BALARI, *Orígenes històrics de Catalunya*, II, p. 716.

106. A. SOLER, "Els ponts medievals de Manresa", pp. 44-48. M. RIU, "Els camins catalans", p. 39.

La vía que conectaba Catalunya con Castilla por Zaragoza<sup>107</sup> había sido provista de puentes en Lleida<sup>108</sup>, para cruzar el Segre, y en Fraga<sup>109</sup>, sobre el Cinca. Los viandantes que, a fin de evitar el pago de la lezda de Lleida, se desviaban ligeramente hacia el norte<sup>110</sup>, disponían de un puente en Corbins, para franquear el Noguera Ribagorçana<sup>111</sup>. Los peregrinos, viajeros y mercaderes que, desde Tolosa o Pau, se dirigían a Jaca o a Pamplona por el Camino de Santiago atravesaban el río Aragón, por los correspondientes puentes, en Canfrac, Villanúa, Jaca y Puente la Reina<sup>112</sup>. Sendos puentes garantizaban también a los viandantes y semovientes que, desde Lleida, se encaminaban hacia el Bearn el paso del Cinca, en Castejón<sup>113</sup>, y del Gautizalema, en Pueyo de Fananás<sup>114</sup>.

La vía que conectaba Barcelona con Lleida por Igualada franqueaba el Llobregat, en Martorell, por el viejo puente romano. Aguas arriba de esta magnífica construcción imperial, el tráfico comercial que, desde Barcelona, se dirigía a Puigcerdá<sup>115</sup>, podía cruzar el río, sin verse afectado por las oscilaciones del caudal, en Monistrol, Castellbell, Vilomara, Navarces, Cabrianes, Sallent, Balsereny, Berga y Guardiola<sup>116</sup>. Otro importante conjunto de puentes mejoraba la viabilidad de la antigua ruta que conectaba Perpinyà con Lleida, al facilitar el cruce del Tet, en Vilafranca de Conflent<sup>117</sup>, el Arabó, en Puigcerdá<sup>118</sup>, y el Segre, en Pont de Bar<sup>119</sup>, la Seu d'Urgell<sup>120</sup>, Trespunts<sup>121</sup>, Organyà y Balaguer<sup>122</sup>.

La vía que enlazaba Lleida con Zaragoza por el norte de los Monegros<sup>123</sup> franqueaba el Cinca por un puente romano, en Ballobar<sup>124</sup>, y el Alcanadre con un puen-

107. Véase *supra*, notas 40-42.

108. M. RIU, "Els camins catalans", p. 39.

109. ACA, C, reg. 925, fol. 190r.

110. Véase *supra*, nota 43.

111. M. RIU, "Els camins de Catalunya", p. 39.

112. M.T. IRANZO, "Los sistemas de comunicación en Aragón", p. 99.

113. M.T. IRANZO, "Los sistemas de comunicación en Aragón", p. 97

114. ACA, C, reg. 922, fol. 74r.

115. Véase *supra*, nota 61.

116. M. RIU, "Els camins catalans", p. 39 y 41.

117. A. HUICI, *Colección Diplomática de Jaime I*, III, Valencia, 1922, pp. 204-205.

118. M. DURLIAT, *L'Art al regne de Mallorca*, Mallorca, 1964, p. 39, nota 83.

119. P. BONNASSIE, *La Catalogne du milieu du Xe à la fin du XIe siècle. Croissance et mutations d'une société*, II, Toulouse, 1976, p. 953. P. BERTRAN, "Ermengol d'Urgell", pp. 124-125. A. PLADEVALL, "Pont de Bar", p. 307.

120. C. BATLLE, "La seu d'Urgell a la segona meitat del segle XIII, segons els testaments", *Urgellia*, III (La Seu d'Urgell, 1980), pp. 385-386.

121. A. VILLARÓ, "Cami i torre de Trespunts", *Catalunya Romànica*, VI, Barcelona, 1992, p.

253. P. BERTRAN, "Ermengol d'Urgell", p. 124.

122. M. RIU, "Els camins catalans", p. 39.

123. Véase *supra*, nota 68.

124. M.T. IRANZO, "Los sistemas de comunicación en Aragón", p. 101.

te bajomedieval, en Sariñena<sup>125</sup>. Los caminos que desde Lleida conducían a Sobrarbe y Ribagorça disponían de sendos puentes romanos en Graus, sobre el Esera, y en Mediano, sobre el Cinca, y de puentes góticos en Aínsa, sobre el Ara y el Cinqueta, en Perarrúa y en Santa Liestra y San Quílez, sobre el Esera<sup>126</sup>. Un puente romano reformado permitía, por último, a las personas y semovientes que se dirígían a Jaca, desde Zaragoza, cruzar el Gállego aguas arriba de Ayerbe<sup>127</sup>.

## V. CONCLUSIONES

La Corona Catalanoaragonesa dispuso en la Baja Edad Media de un red viaria densa, articulada y bastante funcional, en cuyo diseño, construcción y mantenimiento colaboraron los poderes públicos y la iniciativa privada. El sistema de comunicaciones estaba integrado por una amplia gama de caminos, con función y estructura muy diversas. Entre las vías internacionales, que conectaban la “confederación” con los estados limítrofes y por las que discurría el gran comercio, y las veredas locales, que canalizaban los desplazamientos cotidianos de los campesinos, articulando los campos y prados con el hogar familiar, existieron caminos de dimensiones, acondicionamiento, viabilidad y cometido muy dispares.

En la etapa central de la Edad Media, a medida que la Corona Catalanoaragonesa culminaba el proceso de expansión en la Península Ibérica, se convertía en una potencia naval y mercantil de primer orden, y organizaba una Administración capaz de ejercer un control bastante equilibrado y eficaz sobre todo el territorio, la red viaria se multiplicó y las grandes rutas, prescindiendo de las modificaciones de trazado introducidas durante los siglos IX y X, tendieron a superponerse a las viejas y bien construídas calzadas romanas.

Un firme heterogéneo, en el que la tierra pisada se alternaba con la roca viva, una anchura discontinua y un trazado sinuoso y accidentado convirtieron la recua de mulos en el instrumento de transporte terrestre básico, tanto para las largas como las medias distancias. Sólo en algunos segmentos, cortos y discontinuos, ubicados normalmente en torno a las grandes ciudades o en áreas llanas de intenso tráfico, un pavimento mejor acondicionado y más ancho permitía la circulación de carros.

En la Corona Catalanoaragonesa, un conjunto de territorios de morfología accidentada y con un régimen pluviométrico irregular, los cursos fluviales, rápidos y de caudal oscilante, constituyeron una barrera difícil de superar para los viandantes y los cargamentos. Mientras que las vías secundarias daban largos rodeos en

125. “Ibidem”

126. M.T. IRANZO, “Los sistemas de comunicación en Aragón”, p. 98.

127. M.T. IRANZO, “Los sistemas de comunicación en Aragón”, p. 96.

busca de vados, los grandes ejes, para garantizar una circulación fluida durante la mayor parte del año, franqueaban los ríos con barcas o puentes.

Los constructores de puentes, durante la Baja Edad Media, sólo quedaron por debajo de sus predecesores romanos en el plano estético. Al conceder escaso valor a la simetría y a la homogeneidad de los sillares, los “ingenieros” de los siglos XIV y XV incrementaron considerablemente la estabilidad de sus construcciones. Construir un puente, constituyó, sin embargo, durante todo el Medievo, una empresa técnicamente arriesgada y económicamente compleja; los poderes públicos y los señores, conscientes de ello, recuperaron y conservaron todos los puentes romanos existentes en sus respectivas circunscripciones.

Desde la Alta Edad Media se venía afirmando que los grandes caminos eran propiedad pública y estaban bajo la potestad del Príncipe, quien debía garantizar la seguridad de las personas y los bienes que circulaban por ellos. Esta seguridad no fue nunca gratuita, puesto que el soberano, en los puntos estratégicos de cada ruta, exigía el pago de unos impuestos de paso, las lezdas, cuyos aranceles gravaban cargamentos, monturas y ganado. La Monarquía, a pesar de la proliferación de cargas fiscales, no fue capaz, sin embargo, de financiar la construcción, conservación y mejora de la red y de la infraestructura viarias, tarea que descargó sobre la Administración periférica, sobre los concejos de las principales ciudades. Los recursos necesarios para costear las obras públicas se recaudaron mediante peajes, *drets de barra*, pagados por los usuarios. La caridad constituyó una vía de financiación complementaria, puesto que las jararquías eclesiásticas, además de conceder días de indulgencia a cuantos colaborasen laboralmente en las obras, alentaron a sus respectivos feligreses para que consignaran una parte de sus limosnas o de sus legados testamentarios a la construcción de puentes y caminos.

Las grandes ciudades y mercados no estaban conectados por una única ruta sino por un auténtico haz de caminos. Las vías principales, con mejor firme, infraestructura y vigilancia, garantizaban a los viandantes y a los cargamentos una circulación más rápida y segura, pero estaban plagadas de lezdas y de peajes. Algunos mercaderes, para reducir los costes del transporte, tendían a esquivar total o parcialmente de estos grandes ejes, desviándose por rutas alternativas, menos practicables pero con un control fiscal muy inferior. Cuando la deserción adquiría un carácter mayoritario, los poderes públicos, para cortar las caídas de ingresos, canalizaban preceptivamente la circulación de mercancías por la ruta principal, aduciendo que los intereses particulares debían supeditarse al bien común.

A pesar de la multiplicación de los impuestos y derechos de paso, que elevó los costes de los viajes, la discriminación de los fletes, la creciente seguridad y el incremento, lento pero continuado, de la productividad de los medios de transporte permitieron, en la etapa final del Medievo, que la circulación de personas y mercancías, en la Corona Catalanoaragonesa, se incrementara considerablemente.



La red viaria de la corona Cataloanoaragonesa en la Baja edad Media

- Eje internacional
- Largas rutas secundarias