

El saber encaminado

Caminos y viajeros por tierras valencianas
de la Edad Media y Moderna

Luis Arciniega García

Universitat de València

PREMIO DE INVESTIGACIÓN CÁTEDRA DEMETRIO RIBES UVEG-FGV 2008

 GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT

2009

FICHA CATALOGRÁFICA

Arciniega García, Luis

El saber encaminado: caminos y viajeros por tierras valencianas de la Edad Media y Moderna / Luis Arciniega García. – 1ª ed. – Valencia : Conselleria d'Infraestructures i Transport, 2009. – 308 p. : fot., il. col. ; 25 cm.

En la port.: Premio de Investigación Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV 2008
ISBN 978-84-482-5296-0

1. OBRAS PÚBLICAS – Comunitat Valenciana – Historia – S. XV-S. XIX
2. CAMINOS – Comunitat Valenciana – Historia – S. XV-S. XIX
3. COMUNITAT VALENCIANA – Descripción – S. XV-S. XIX

I. Comunitat Valenciana. Conselleria d'Infraestructures i Transport, ed.

625.71 (460.31)“14/18”(091)

913 (460.31)“14/18”

910.4 (460.31)“14/18”

Equivalencia de abreviaturas

| | |
|----------------|---|
| ACA | Archivo de la Corona de Aragón, Barcelona |
| ACEG del CEGET | Archivo Cartográfico de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército |
| ADPV | Archivo de la Diputación de Valencia |
| AGS | Archivo General de Simancas |
| AHC | Archivo Histórico de Cullera |
| AHN | Archivo Histórico Nacional, Madrid |
| AMR | Archivo Municipal de Requena |
| AMV | Archivo Municipal de Valencia |
| ARV | Archivo del Reino de Valencia |
| APPV | Archivo de Protocolos del Colegio del Patriarca Ribera, Valencia |
| BHUV | Biblioteca Històrica de la Universitat de València |
| BL | British Library, Londres |
| BNP | Bibliothèque Nationale de Paris |
| BV | Biblioteca Valenciana |
| | Cartoteca Universitat de València |
| CHAN | Centre Historique des Archives Nationales de France, Paris |
| GMN | Germanisches National Museum, Nürnberg |
| MMA | Museu Municipal d'Alzira |
| ÖNB/Wien | Österreichische Nationalbibliothek, Wien |
| UPV | Universidad Politécnica de Valencia |
| UV | Universitat de València |
| V&A | Victoria and Albert museum, London |

Equivalencias en unidades de longitud.

1 legua española = 4 millas = 4.000 pasos = 20.000 pies comunes.

© De la presente edición: Conselleria de Infraestructuras y Transporte

© De los textos: Luis Arciniega García

© De las fotografías e ilustraciones: sus autores

1ª ed., 2009

Impresión: Romeu Imprenta, s.l.

ISBN 978-84-482-5296-0

D.L.: V-4137-2009

Índice

| | |
|---|-----|
| PRÓLOGO | 3 |
| INTRODUCCIÓN | 7 |
| DE LOS ESCRITOS DE VIAJES A LA NECESIDAD DEL VIAJE PARA LOS ESCRITOS | 13 |
| LOS VIAJEROS ENTRE ÉPOCAS, FINALES DEL SIGLO XV Y GRAN PARTE DEL XVI | 37 |
| LOS PRIMEROS REPERTORIOS DE CAMINOS EN ESPAÑA | 59 |
| LA OBRA LITERARIA DE INTERÉS CAMINERO DE BARTHOLOMÉ DE VILLALBA Y ESTAÑA | 93 |
| LOS PEREGRINOS POR TIERRAS VALENCIANAS | 109 |
| LAS VISITAS REALES DE FELIPE II (1586) Y FELIPE III (1599) Y LA MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS | 119 |
| JACOP CUELVIS Y SU RECORRIDO POR TIERRAS VALENCIANAS EN 1599 | 133 |
| VIAJEROS A LO LARGO DEL SIGLO XVII | 161 |
| LA CARTOGRAFÍA Y LA REPRESENTACIÓN DE LOS CAMINOS | 191 |
| LA ETAPA BORBÓNICA Y EL ESFUERZO REFORMISTA | 209 |
| LO COTIDIANO Y LO EXTRAORDINARIO EN EL CAMINO | 229 |
| LA RED VIARIA DE LA CIUDAD DE VALENCIA | 253 |
| BIBLIOGRAFÍA | 297 |
| ÍNDICE ONOMÁSTICO-TOPONÍMICO | 301 |

Introducción

El título de este libro presenta la imbricación de dos ámbitos de estudio y análisis de gran predicación desde el siglo XIX. Así, sobre las obras públicas y la ingeniería civil pueden considerarse como hitos la contribución de Pablo Alzola y Minondo, *Historia de las obras públicas en España* (1899) o el repertorio reunido por Antonio Bonet Correa en *Bibliografía de arquitectura, ingeniería y urbanismo en España (1498-1880)* (1980), y de modo más concreto sobre el tema de los caminos la de Gonzalo Menéndez Pidal, *Los caminos en la Historia de España* (1951), así como los múltiples trabajos de José I. Uriol Salcedo, a partir del anterior, que pueden condensarse en *Historia de los caminos en España* (1990 y 1992; y segunda edición corregida y aumentada en 2001). Aportaciones que para el ámbito valenciano han contado con la contribución de Inmaculada Aguilar Civera en *El Territorio como proyecto. Transporte, obras públicas y ordenación territorial en la historia de la Comunidad Valenciana* (2003), y el estudio más concreto de Juan Piqueras y Carmen Sanchis, *Hostales y Ventas en los Caminos Históricos Valencianos* (2006), fruto de múltiples incursiones previas de los dos autores en temas igualmente interesantes para nuestro cometido.

En cuanto a la literatura de viajes, es ésta una transitada vía de estudio para múltiples disciplinas puesto que su contenido afecta a numerosos campos de la historia, la geografía, la arquitectura, el arte y, en general, la cultura. El viajero no sólo constata el hecho, sino que sus opiniones, en la alabanza, crítica o sorpresa, establecen una dialéctica con lo conocido. El interés por el análisis de estas fuentes se manifestó a finales del siglo XIX y comienzos del XX con obras recopilatorias de viajes, tales como las de Raymond Foulché-Delbosc, Arturo Farinelli, José García Mercadal, etc. Otros autores se han adentrado en la exploración de las impresiones sobre un determinado ámbito de estudio, una determinada época o un ámbito geográfico concreto, estableciéndose diversas combinaciones. En esta línea de especialización, con nuestra aportación unimos el campo de actuación de dos ámbitos de estudio: por un lado, las obras públicas, los caminos y puentes, y por otro los viajeros de los que podemos obtener información sobre las principales rutas y estado de las mismas, así como sobre los principales hitos visitados, y la impresión causada por los mismos.

En este momento resulta oportuno abordar la fiabilidad de este tipo de fuentes, tantas veces cuestionadas, y no sin razón cuando sus opiniones se admiten sin juicio. En la Edad Media y Moderna la narración de un viaje se convierte en un bien escaso y por lo tanto preciado, pero sin control sobre la formación, agudeza de observación y rigurosidad del redac-

tor. El subjetivismo es constante, pues como afirma la sentencia de Horacio: *Caelum non animus mutant qui trans mare current*. Cambia el espacio en el que se desenvuelve la persona, pero no su condición, y ésta en ocasiones se vuelve intransigente para captar lo diferente. Muchos de los libros de viajes constatan un viajar apresurado, supeditado una observación superficial y a las fuentes de información utilizadas, que en muchas ocasiones sólo ayudan a fijar ideas ajenas, en ocasiones prejuicios. Pero es precisamente el itinerario y la infraestructura que en él encuentra lo que en muchas ocasiones constituye la parte más auténtica por ser vital. Y este apartado es el que centra nuestra atención.

El presente trabajo aborda el mundo de los viajeros en tierras valencianas principalmente desde finales del siglo XV hasta finales del siglo XVIII, momento en el que aparecen las carreteras, pavimentadas y preparadas para el tránsito de vehículos. Trata los caminos en un periodo primordial, pues como se ha concluido en varias ocasiones: *La red actual de carreteras de nuestro país está basada fundamentalmente en la que se perfiló durante los siglos XVI-XVIII, lo cual, a su vez, tuvo su origen en las calzadas romanas*¹. Numerosos intelectuales del siglo XVIII mostraron la época de los Austrias como simple heredera de las obras públicas y la ingeniería anteriores. Esta consideración, que pudiera ser tenida como una valoración de elementos supuestamente inalterados y que en época posterior podían ser conocidos a través de las ventajas de la imprenta, también fue un mecanismo de propaganda a favor de la nueva dinastía reinante al contraponer sus esfuerzos reformadores frente a la supuesta inactividad anterior. Sin embargo, este hecho distaba de ser del todo cierto, y con anterioridad al siglo XVIII se vivieron grandes momentos que despertaron tempranamente el interés de propios y extraños.

Por lo tanto, es un momento crucial para entender la realidad presente. Y comprende un periodo que incumbe a los diarios de viajes, principalmente los de mayor interés topográfico, escritos como recordatorios de vivencias para consumo propio y de personas cercanas, a los que más tarde se incorpora la literatura que tiene como eje discursivo el itinerario, y finaliza con las publicaciones de libros que se redactaron para ser publicados, y algunos de ellos con claras intenciones rectoras. Por esta razón, hablamos de un saber encaminado, condicionado principalmente por las vías de comunicación e infraestructuras para el viaje existentes, y de un saber que tiene en cuenta éstas, se ve limitado por las mismas, e infunde según sus objetivos una autoridad a través de la letra impresa que se vuelve endogámica y encauza el saber.

Nuestro estudio abarca los escritos de viaje por tierras valencianas que tienen en el itinerario su principio estructurador, independientemente de la motivación del viaje o género

¹ URIOL, JOSÉ I. "Las Calzadas Romanas y los Caminos del Siglo XVI". *Revista de Obras Públicas*, julio de 1985. Pág. 553 a 563.

en el que se redacta, y comprende un lapso donde la descripción pictórica de los viajeros, en la línea horaciana del lema “ut pictura poesis” (la pintura es como la poesía), base fundamental de la teoría humanista del arte y la literatura y por la que pretende representar con palabras lo visible, da paso en más ocasiones a una descripción pintoresca, conforme a unos tópicos difundidos a través de la imprenta, y que en buena parte fueron consolidados por la fotografía a partir de la segunda mitad del siglo XIX. Pero también a otra más exigente y consciente de su capacidad transformadora, como ocurre con los viajeros ilustrados del último cuarto del siglo anterior.

El análisis de estos escritos de los viajeros revela numerosos aspectos sobre paisaje, gentes, monumentos..., y de manera más estructurada sobre el territorio, las vías de comunicación y el transporte, puesto que el propio itinerario es el que organiza la narración. Y ante los que el viajero no llega de modo inocente. Las vías de comunicación establecen un itinerario posible, y un conocimiento factible, como también lo hace el acercamiento a experiencias anteriores. Los viajeros se nutren de éstas, y las propias se ponen al servicio de una demanda creciente de editores que las requieren para proyectos históricos, cartográficos, corográficos, de periegética, etc., que crecen de modo concomitante, y algunas de cuyas relaciones tratamos de desentrañar.

En el capítulo “De los escritos de viajes a la necesidad del viaje para los escritos”, se elabora un acercamiento al estado de la cuestión sobre el interés que los viajes han despertado a lo largo del tiempo. Se asientan unas bases sólidas sobre la fuente primaria que utilizamos en los nueve capítulos siguientes para el análisis de las vías de comunicación en tierras valencianas. En ellos se expone esta interrelación de modo diacrónico, en los que se incluyen estudios pormenorizados de algunas obras destacadas. Comenzamos con las referencias de viajes por tierras valencianas en los últimos momentos de la Edad Media e inicios de la Moderna (“Los viajeros entre épocas, finales del siglo XV y gran parte del XVI”), donde se incluyen algunos ejemplos de fina observación, como los de Jeronimo Münzer, Antoine de Lalaing y Claude de Brosenval. Sigue después un capítulo sumamente importante para establecer las posibilidades con que se encontraron los viajeros, por lo que tratamos “Los primeros repertorios de caminos en España”. Comenzamos por la obra del valenciano Pedro Juan de Villuga, que establece de manera meridiana las principales vías de comunicación que existían en la mayoría de los casos desde largo tiempo atrás, y que como cabeza de este género arrastrará hasta el siglo XVIII una preeminencia de su tierra natal, Valencia, difícilmente justificada a tenor de los hechos. El análisis comparado de la obra de Villuga con otros repertorios, entre los que destacan los de Pedro de Medina y Alonso de Meneses, y su difusión en Europa a través de Ambrosio de Salazar, revela interesantes ideas sobre el carácter endogámico que pudo fijar la imprenta.

Los dos siguientes capítulos guardan bastante relación. “La obra literaria de interés caminero de Bartholomé de Villalba y Estaña”, trata a este doncel de Jérica que recorrió toda España, y en 1577 terminó un sugerente y sorprendente trabajo que encuentra en el recorrido su razón de ser, y con una gran amplitud de inquietudes nos aporta información sobre numerosas obras públicas y de ingeniería realizadas en el pasado o en su misma época, a las que acude mostrando la sorpresa y admiración ante el que es conocedor del esfuerzo que requieren las grandes empresas. Mientras que en “Los peregrinos por tierras valencianas”, se analiza de un modo más general el paso de este tipo de individuos hacia otros destinos, pero que encuentran motivos de interés en tierras valencianas, como su sistema de comunicaciones, su paisaje o su capital.

Un capítulo se ha reservado a “Las visitas reales de Felipe II (1586) y Felipe III (1599) y la mejora de las infraestructuras”. La llegada de los reyes siempre supuso una alteración de la vida cotidiana, y en el terreno de las infraestructuras viarias una convulsión por el tránsito de amplio séquito o incluso de la corte. De los muchos momentos posibles ésta se vivió especialmente en los que hemos destacado, porque dejaron mayor prueba escrita, mostrando con ello las posibilidades que presentaba la red viaria y los esfuerzos por adaptarla. Al poco de la visita de Felipe III se produjo el viaje que recogemos en “Jacop Cuelvis y su recorrido por tierras valencianas en 1599”. Lo destacamos, por un lado, porque el motivo de su viaje no responde al de la visita real que tratamos en el capítulo anterior, y por otro, por la riqueza de matices de este texto, que inédito hasta el momento la parte dedicada a tierras valencianas, transcribimos íntegramente del fondo de la British Library de Londres.

En un nuevo capítulo hemos incluido las impresiones de los “Viajeros a lo largo del siglo XVII”, donde destacan autores de gran agudeza de observación, como Barthélemy Joly y Domenico Laffi, y grandes proyectos enciclopédicos de amplia difusión en Europa, como los de Ambrosio de Salazar y Martin Zeiller. Y a éste le sigue el dedicado a “La cartografía y la representación de los caminos”, que aparece desde finales del siglo XVII. El estudio comparado de ésta con las guías de caminos y la actividad de los viajeros resulta interesante para establecer deudas y a partir de este momento claras concomitancias. En definitiva, estas fuentes de información se entrecruzan, recogen y en ocasiones determinan las principales rutas, estableciendo una vez más las limitaciones del conocimiento.

El siguiente capítulo aborda “La etapa borbónica y el esfuerzo reformista”, en el que tratamos la mayor parte del siglo XVIII, donde las inercias de la etapa anterior dan paso a un intento de modernización que transformará, en parte y lentamente, la realidad que había imperado durante muchos siglos. En este largo periodo se sucedieron numerosos acontecimientos que favorecieron que el conocimiento estuviera no sólo encaminado, aludiendo a

las limitaciones de la red viaria, sino que quedara dirigido por la letra impresa, que difunde las impresiones de viajes anteriores o nuevos, pero con clara sistematización y, en ocasiones, al servicio de unos intereses y grandes proyectos de intenciones reformadoras, como resulta paradigma de ello la obra de Antonio Ponz.

Los dos últimos capítulos tienen un carácter transversal, y pretenden recoger algunas de las más destacadas ideas desarrolladas en el trabajo, pero también aportar noticias documentales inéditas sobre los sistemas de comunicación. “Lo cotidiano y lo extraordinario en el camino”, trata estos temas en tierras valencianas, excluyendo la capital, que por su especificidad son abordados en “La red viaria de la ciudad de Valencia”. En este sentido, los caminos reales, los puentes y los paredones de contención de las aguas, causaron gran admiración, pues fueron entendidos no sólo como útiles, sino como portadores de embellecimiento urbano.

Este libro trata la red viaria y las obras públicas valencianas a través de los ojos de los viajeros. Pero también aborda la importante aportación de los valencianos a este conocimiento en España: Pedro Juan de Villuga, natural de Valencia, que elaboró la primera guía de caminos en 1546 y cuyas directrices, marcadas por cierto localismo, perduraron durante siglos; Bartholomé de Villalba y Estaña, doncel de Jérica que recorrió la Península Ibérica hacia 1573 bajo criterios tradicionales de marcada espiritualidad, pero también receptivo a maravillarse ante el acueducto romano de Peña Cortada, la Mina de Daroca, el ingenio de Juanelo Turriano en Toledo o el puente de Almaraz sobre el Tajo, introduciendo primeras referencias sobre ellos; Tomás Manuel Fernández de Mesa, abogado valenciano, alcalde mayor de Gandía y de Valencia, y autor en 1755 de una de las obras más rigurosa sobre caminos, posadas, correos y postas; y Antonio Ponz, natural de Bejís, que también recorrió España y fijó su interés, entre otros, en aspectos artísticos, arquitectónicos y de ingeniería, de manera ordenada e instructiva. Todo ello, mostrando cómo el conocimiento fluye a través de los cauces que marcan por un lado, los límites físicos y reales del camino posible, y por otro, las opiniones de aquellos que los pisaron y de otros que sin hacerlo consideraron que eran los únicos posibles.

Quisiera finalizar esta introducción manifestando, por un lado mi agradecimiento a la Cátedra Demetrio Ribes y a la Conselleria de Infraestructures i Transport por el apoyo a este proyecto para que pueda ver la luz impresa; y por otro, mi deseo de que Paula, Nuria, Daniel, David, Laura, Germán y Natalia transiten libremente por los mejores caminos, incluidos los del saber.