

COMUNICACIONES, TRANSPORTES Y ALBERGUES EN EL REINO DE CÓRDOBA A FINES DE LA EDAD MEDIA

RICARDO CÓRDOBA DE LA LLAVE
Universidad de Córdoba

Durante el siglo XV, los viajes realizados por el reino de Córdoba tuvieron como principales protagonistas a mercaderes y transportistas. Al margen de los viajeros puntuales que transitaron las rutas para atender a sus propios negocios profesionales o familiares, quienes más usaron de ellas y quienes aparecen como los protagonistas indiscutibles en el uso de los caminos, los puentes, las barcas y las posadas de caminos y villas, fueron la amplia pléyade de recueros, arrieros, acemileros, carreteros y comerciantes que llevaban sus productos de un lugar a otro, bien dentro del propio reino, bien atravesando éste en busca de regiones más alejadas.

Las principales dificultades con que estos viajeros se encontraron fueron el trazado accidentado de muchas vías de comunicación, el mal estado de conservación de los caminos, los cruces de ríos y arroyos, la necesidad de hacer noche en su recorrido y los asaltos de que fueron objeto por grupos de ladrones y malhechores. Todas estas circunstancias condicionaron las características de los viajes llevados a cabo entonces, como las han condicionado a todo lo largo de la Historia, e incidieron sobre la vida diaria de los viajeros que, por una u otra causa, transitaron por las tierras de Córdoba durante los años finales de la Edad Media.

EL SISTEMA DE COMUNICACIONES POR TIERRA.

La primera idea que debemos destacar en torno al tema de los caminos medievales es la de su diferente naturaleza respecto de los actuales, no solo en cuanto a constitución y estructura, sino también a su trazado. Hoy día existen grandes carreteras por las que circulamos de manera preferente y que suelen estar diseñadas buscando el terreno más llano y recto; pero en aquella época, un camino estrecho y terrizo, serpenteante por mitad de la sierra, podía ser la mejor vía de enlace entre dos puntos si se conseguía con él un ahorro notable de distancia. Es por ello que muchos caminos hoy abandonados e incluso perdidos, que atraviesan parajes aislados, fueron entonces importantes vías de comunicación.

Todos esos caminos carecían de nombre concreto y, por supuesto, de referencias numéricas como las que en la actualidad tienen asignadas. Para distinguirlos, solían ser reconocidos por el nombre de la localidad o lugar al que se dirigían. En Córdoba, aparecen citados con frecuencia los caminos de El Bañuelo, El Villar o La Alcaría –aldeas todas ellas limítrofes a la propia ciudad de Córdoba y dependientes de su jurisdicción–, o los de Pedroche, Fuente Obejuna

o Castro del Río, poblaciones más alejadas. Otras veces son citados solamente por el nombre del pago, la venta o el cortijo hacia el que se dirigen: Alhondiguilla, Los Santos, Linares.

El mayor problema que tenemos hoy para reconocer el trazado de esos caminos a través de las fuentes escritas es el de que una misma vía de comunicación suele aparecer designada con distintos nombres; cuando se habla del camino de Linares, de los Santos, de El Vacar o de Pedroche, se hace alusión a la misma ruta, puesto que todos esos topónimos corresponden a pagos, ventas o aldeas situados en ella. O puede hacer referencia a diversos ramales de una misma vía o a tramos que enlacen entre sí puntos más cercanos, por todo lo cual es sumamente difícil establecer un mapa fehaciente de los caminos de la época. Prácticamente todo lo que podemos hacer es intentar reconstruir cuáles habrían sido las rutas más usadas en función de los puentes, ventas y elementos situados en ellas y citados por las fuentes, aunque sin aspirar a fijar el trazado exacto del camino principal o de sus diferentes ramales.

La red viaria del término de Córdoba

De las diversas vías de comunicación utilizadas para atravesar el término de Córdoba a fines de la Edad Media debemos destacar ocho como las más importantes y frecuentadas.

El camino del Norte partía de la Puerta de Plasencia y se dirigía al arroyo Pedroche, que era salvado mediante un puente que aun se conserva y cuyos orígenes deben remontarse a época musulmana; una pequeña construcción de sillares provista de dos arcos y una calzada. Luego continuaba por la venta y santuario de Santa María de Linares, El Villar (aldea situada en torno a la actual población de Cerro Muriano), la venta de los Santos (en el pago de los Santos de la Jarilla), la venta Morán en el Campo de Arriba (actual Campo Alto) y El Vacar –aldea de origen musulmán donde se ubicaba, entre otras, la venta de la Huerta–, bajando luego hasta la Fuente Agria cerca de Villaharta.

Desde aquí el camino se partía en dos ramales. El primero iba en dirección norte hacia Pozoblanco y Pedroche, por la población de Villaharta, y estaba jalonado por diversas ventas: Peruétano, Villaharta, Gines, Lopillo y Cilleruela. Es difícil establecer el orden en que las mismas se escalonaban, aunque las de Gines, Lopillo y la propia Villaharta parecen haber sido las más cercanas a esa localidad y haber constituido el núcleo originario del que surgiría, durante los primeros años del siglo XVI, dicha villa. El otro ramal se extendía en dirección Noroeste hacia Fuente Obejuna, siguiendo el curso alto del río Guadiato por su margen izquierda; pasaba por las ventas Nueva y del Puerto para llegar a la venta de La Alhondiguilla y de allí se dirigía hacia Espiel pasando por la venta de Nava del Rey; luego, por la venta de la Fuente de la Araña, hacia la localidad de Dos Hermanas (despoblada en el siglo XVI), atravesaba el Guadiato por la venta del Vado próxima a Belmez y continuaba por la venta de Biandar (actual aldea belmezana de El Hoyo) hasta alcanzar Fuente Obejuna. La continuidad de esta importante vía de comunicación (la natural con Extremadura desde el medio

Guadalquivir) está atestiguada desde época musulmana, período en el que fue ampliamente transitada, y sigue siendo hoy día el eje de las comunicaciones de Córdoba con Badajoz y Mérida.¹

También hacia el Norte salía otro camino que enlazaba la capital con la aldea de Santa María de Trassierra, a través de la desaparecida de El Bañuelo, y con la localidad de Villaviciosa, a la que se llegaba por la venta del Guadanuño, situada a orillas de ese afluente del Guadiato, en un lugar conocido durante el siglo XV como “pago de las puentes del Guadiato” y donde aun se conservan dos notables ejemplos de puentes medievales. El primero es, al parecer, de origen bajomedieval y está ubicado sobre el Guadanuño, próximo ya a la desembocadura de éste en el Guadiato; es obra de sillería que cuenta con cuatro arcos, de los que el central es el mayor, y una calzada plana. El otro, al que Basilio Pavón y otros autores atribuyen un origen califal, se tiende sobre el propio Guadiato y es conocido como puente del Negro o de La Tejera; cuenta con nueve arcos, una calzada empedrada de gran elevación y se halla actualmente roto en dos de sus tramos.²

El camino que partía hacia el Este lo hacía desde las Puertas de Baeza y Andújar y atravesaba a continuación el puente sobre el arroyo Rabanales; emplazado entre los pagos de la Alameda del Obispo y Las Quemadas, en un lugar donde todavía se conserva un puente sobre un viejo camino de tierra que posiblemente sea el sucesor del que existió allí en el siglo XV. Venía a continuación el puente del Guadalbarbo, sobre el arroyo homónimo, que desemboca en el Guadalquivir poco antes de Alcolea. Y llegaba hasta la aldea de Puente de Alcolea, donde se ubicaban diversos mesones y un puente capital en la red de comunicaciones de la provincia.

Una vez cruzado el puente de Alcolea, el camino hacia Jaén-Andújar continuaba por la orilla izquierda del río; en la zona común de esta ruta, hasta superar la localidad de El Carpio, se encontraban la pontecilla del Guadatin, ubicada sobre el arroyo homónimo y cercana a la Venta de Cárdenas; la pontecilla del arroyo de los Asnos, una vez pasado El Carpio e inmediatamente antes de Pedro Abad; y el puente de los Tejedores, sobre el arroyo de los Tejedores, en el cruce de caminos entre las localidades de Bujalance, El Carpio y Pedro Abad. Más adelante, en el ramal de la ruta que se dirigía hacia Andújar, estaban el puente de Aldea del Río y el de Montoro, situados ambos sobre el Guadalquivir y este último edificado precisamente en los últimos años del siglo XV.

1. F. HERNÁNDEZ GIMÉNEZ, “Los caminos de Córdoba hacia el Noroeste en época musulmana”, *Al-Andalus*, 32, (1967). Diversas poblaciones jalonaban este segundo ramal –que seguía el curso alto del Guadiato hasta enlazar con tierras extremeñas–, muchas de ellas despobladas a partir del siglo XIII, caso del antiguo Espiel, Zuheros o Biandar; véase a este respecto mi trabajo “La fortificación de los habitats en altura andalusíes. El sistema defensivo de los *husun* del Alto Guadiato (provincia de Córdoba), *IV Curso de Cultura Medieval: La Fortificación Medieval en la Península Ibérica*, Aguilar de Campóo, 1994.

2. Sobre éste último pueden verse los estudios de B. PAVÓN, *Tratado de Arquitectura Hispanomusulmana I: Agua*, Madrid, 1990, 109-111; y el de varios autores “El Puente del Negro sobre el Guadiato”, *Al-Mulk*, 4, (1964-65), 169-170.

Otro camino que partía del Puente de Alcolea unía Córdoba con Obejo siguiendo el curso medio del Guadalquivir; en él se situaba el puente del Guadalquivir, otra gran obra que superaba dicho río para ascender por la vertiente meridional de la Sierra Morena cordobesa. De Adamuz y Montoro partían sendos caminos que, como este de Obejo, unían el valle del Guadalquivir con la meseta a través de la zona oriental de la Sierra Morena cordobesa. El camino de Adamuz hacia el norte se dirigía a Torrecampo, Pedroche y Torremilano por la venta del río Varas, edificada por vecinos de Adamuz en 1499, y enlazaba por Conquista (población cuyo origen parece haber estado también en una venta del camino) con La Alcuía y Almodóvar del Campo. Sabemos que, ya en fecha tan temprana como 1397, Enrique III concedió al concejo de Córdoba licencia para la instalación de doce ventas francas en esa ruta y que la mayor parte de ellas no solo siguieron en funcionamiento a lo largo de la época moderna, sino que en muchos casos se ampliaron.³ El de Montoro iba a Fuencaliente pasando por la venta de la Fuente del Madroñal y por otras que luego configurarán las actuales poblaciones de Venta del Charco, Cardeña y Azuel.

Hacia el Sur, el camino salía de la Puerta del Puente y cruzaba el Guadalquivir por el Puente Mayor. Atravesaba poco después el Guadajoz por dos puentes, el llamado en la documentación bajomedieval Puente Viejo (que ha dejado su nombre en el caserío todavía existente en este lugar, junto a la parada de molinos de Cucarrón) y el denominado Puente Nuevo, obra al parecer del siglo XV que vendría a sustituir al anterior buscando un mejor emplazamiento o una mayor resistencia.⁴ A continuación el camino se alejaba hacia Ecija (venta de Luis González de Luna en su cortijo camino de Ecija) y Sevilla, y hacia Fernán Núñez (venta de La Parrilla, cercana a dicho pueblo), Montemayor, etc.

Aunque este camino ponía en comunicación a la capital con algunas de las villas de señorío más pobladas de la provincia (Montilla, Aguilar, Cabra, Lucena), la ruta habitualmente usada para dirigirse a Sevilla era la de la margen derecha del Guadalquivir. Partía de las Puertas de Sevilla y de Almodóvar y unía Córdoba con la villa de Almodóvar del Río –a través de la dehesa del Encinarejo, la venta de Guadarromán y la venta de San Andrés, ésta última muy cercana a la propia Almodóvar–. Entre esta localidad y la de Posadas, junto a la llamada

3. Dichas ventas eran las conocidas por los nombres del Aguadú, Navajunda, del Fresno, del Puerto, Orán, de los Locos, Velasco, de la Cruz, de la Aljama, del Cerezo, Nueva y del Guadalmez y han sido estudiadas por J. OCAÑA, "Caminos viejos de Los Pedroches", *Boletín de la Real Academia de Córdoba*, 102, (1981), 81-90, entre los siglos XVII y XIX. Sin embargo, aunque debieron existir ya en el siglo XV, apenas aparecen testimoniadas; la única que se cita con cierta regularidad es la venta del Fresnedoso, a orillas del arroyo homónimo, y que debe corresponder a la posteriormente llamada venta del Fresno (1483.06.23, Archivo Histórico Provincial de Córdoba [AHPC], Sección de Protocolos Notariales [PN], Oficio 14 - Legajo 18, Cuadernillo 5, folio 24v); la "venta del Puerto" que aparece en el siglo XV se encontraba en el camino de Fuente Obejuna.

4. Aparentemente se hallaba en edificación en 1489 cuando los monarcas ordenan que se remita al concejo de la Inquisición un proceso seguido entre Miguel Ruiz, vecino de Córdoba, y los "reconciliados de la gracia" con motivo de la construcción de un puente sobre el río Guadajoz (1489.08.31, Archivo General de Simancas [AGS], Registro General del Sello [RGS], f. 309).

Torre de la Cabrilla o de Doña Elvira, se situaba la pontecilla del Guadacabrilla. Seguía luego por Las Posadas del Rey, Moratalla y Palma del Río; entre las dos últimas villas el camino cruzaba el río Bembézar sobre el puente homónimo –que podría tratarse del mismo cuyos restos de origen califal pueden aun contemplarse– y el río Retortillo, que desemboca en el Guadalquivir frente a Palma, por el entonces llamado puente del Tortillo. Y a continuación seguía por Lora, Cantillana, Tocina hasta alcanzar Sevilla. Esta ruta fue la más usada desde época musulmana para enlazar con las comarcas de la Baja Andalucía y era, además, complementaria de las navegaciones fluviales que efectuaban las barcazas por el Guadalquivir.

Finalmente, hacia el Sudeste, el camino de Castro enlazaba con Granada y con algunos de los pueblos más poblados de la provincia, caso del propio Castro del Río, Espejo, Baena o Luque. En él se hallaba emplazada la venta del Carrascal, en el cortijo de Los Carrascales, antes de llegar a Castro partiendo de Córdoba.

Condiciones materiales de los caminos

Sobre la anchura y condiciones físicas de todos estos caminos apenas estamos informados. Sabemos que todos ellos eran terrizos y que las calzadas solo se disponían sobre los puentes o en puntos muy especiales de su recorrido. Estaban realizados con tongadas de tierra aplanada mediante el uso de pisones y solían presentar, como principales problemas, hundimientos del terreno a consecuencia de corrimientos de tierra (los “hoyos, socavones y zanjas” que tanto aparecen en la documentación) y encharcamientos de las zonas bajas en los momentos de fuertes lluvias. Para evitarlos, los caminos tenían regueras y sangraderas para la evacuación de las aguas y eran “adobados” con cierta frecuencia mediante el uso de instrumentos como los ya citados pisones, palas y puos.⁵

El coste de estos frecuentes trabajos podía ser sufragado directamente por el cabildo, pero lo más habitual fue que éste careciera del dinero suficiente y hubiera de recurrir a efectuar un reparto proporcional entre los dueños de las heredades (granjas, huertos, industrias) que los utilizaban; cuando se quiso mejorar el camino de Córdoba a la cercana aldea de Trassierra se hizo “a costa de las heredades que se sirven de él según se ha acostumbrado las otras veces que se reparó”.⁶

No solamente las malas condiciones del firme y las zonas embarradas en época de lluvia causaban inconvenientes para el paso de las bestias y carros de los viajeros. También suponían un grave obstáculo los cursos de agua que se hallaban en el paso de estos caminos y que debían ser salvados recurriendo a

5. Así se evidencia cuando se repara el camino “desde Linares a la venta de Morán, con puos y almadanas” (1499.10.11, Archivo Municipal de Córdoba [AMC], Libro de Actas Capitulares [LAC] 7, Sección 19, Serie 2) o cuando se ponen en el de La Alcaría sangraderas y se apisona “en tal manera que puedan subir por él carretas cargadas” (1474.06.28, AHPC, PN, 18-1, 6, 48v).

6. 1499.01.14, AMC, LAC 7, 19, 2. La costumbre de efectuar derramas entre los vecinos que mayor aprovechamiento hacían de esos caminos se extiende también a la construcción y reparación de puentes, como veremos más adelante, y ha sido señalada por R. PÉREZ-BUSTAMANTE, “El marco jurídico para la construcción y reparación de caminos. Castilla siglos XIV y XV”, *Les Communications dans la Peninsule Iberique au Moyen Age*, París, 1981, pp. 165-166.

alguno de estos tres expedientes: la construcción de un puente, la búsqueda de un vado por donde salvar la corriente o la colocación de una barca que la atravesara. El uso de uno u otro medio para atravesar el río dependía de las condiciones particulares de cada lugar, pero la existencia de uno de ellos no excluía el empleo de los otros; las grandes carretas cargadas con materiales de mucho peso difícilmente podían ser embarcadas, incluso la mayor parte de los puentes no podía soportar su peso, de forma que se veían obligadas a vadear unos ríos que otros usuarios, los viajeros a pie o caballo o los recueros que conducían mulas, solían salvar mediante el uso de puentes o barcazas.

Características y mantenimiento del sistema de puentes

En el tema concreto de los puentes, la documentación municipal conservada en Córdoba distingue claramente entre dos modalidades, los llamados simplemente puentes, que solían ser grandes construcciones destinadas a superar el obstáculo representado por los ríos más caudalosos y extensos, y las llamadas pontecillas o alcantarillas, pequeños puentes de un solo arco para salvar el curso de arroyos de mínimo caudal y escasa separación entre sus márgenes.

La mayor parte de las “pontecillas” que conocemos estaban situadas en las inmediaciones de la propia capital, en los arroyos que la ceñían en torno a sus murallas. La llamada pontecilla de la Puerta de Baeza, a la salida de Córdoba por dicha puerta y sobre el arroyo de San Lorenzo; en el mismo arroyo, algo más abajo y antes de su desembocadura, se encontraba la pontecilla de la Torre de las Siete Esquinas; más alejada en dirección occidental se hallaba la pontecilla de la Fuensanta, sobre el arroyo homónimo. Los calificados como puentes se hallaban en los caminos que unían Córdoba con las localidades de su entorno, como ya citamos al describir la red viaria del término.

Los puentes eran edificados en piedra y su conservación corría a cargo del cabildo de la capital. Sufrían numerosos desperfectos debido a la erosión que practicaban las aguas en sus pilares, los movimientos y temblores de tierras o el paso de carretas y elementos excesivamente pesados por su calzada, por lo que muchas veces se hundía parte de sus arcos, como ocurrió con el de los Tejedores en 1499; y sufrían también la acción de desaprensivos que, en virtud de determinados intereses, dañaban la construcción: en 1497 ciertos individuos destruyeron “las paredejas que estaban puestas” en el puente de los Tejedores, mientras que al año siguiente algunos vecinos de Aldea del Río fueron acusados de “hurtar las piedras” del puente del Salido y de su calzada.⁷

Para atender a la organización de las intervenciones dirigidas al mantenimiento de los puentes, el cabildo de Córdoba solía nombrar comisiones integradas por

7. 1499.11.02, AMC, LAC 7, 19, 2; 1497.06.05, AMC, LAC 5, 19, 2; 1498.02.19, AMC, LAC 6, 19, 2. Un buen estudio sobre los puentes medievales de Castilla y, más específicamente, sobre las labores de reparación acometidas periódicamente en ellos es el realizado por C. CALDERÓN, “Los puentes en la Castilla bajomedieval”, *Cuadernos de Historia de España*, 71, (1989), 29-110.

caballeros veinticuatro o jurados.⁸ Pero aunque los capitulares fueran los encargados de controlar el trabajo, las valoraciones profesionales eran efectuadas por los alarifes, albañiles a sueldo del cabildo que tenían bajo su responsabilidad el que todas las obras de construcción fuesen realizadas de acuerdo a las ordenanzas. En unión a los alarifes actuaron a veces los llamados “zambullidores”, buceadores que reconocían los pilares y estribos del puente bajo el agua y dictaminaban sobre su estado de conservación y necesidad de intervención. Alarifes y zambullidores reconocieron en 1519 un arco del puente mayor de Córdoba que corría peligro de hundirse, en tanto que hallamos testimoniada la intervención de los primeros en multitud de ocasiones, especialmente en las reparaciones llevadas a cabo en los arcos del puente de Alcolea.⁹

Bajo la atenta mirada de los oficiales del cabildo y una vez evaluadas por los alarifes, las obras de edificación o reparación efectuadas en los puentes eran rematadas, en pública subasta, a los albañiles y particulares que se encargaban personalmente de su ejecución. Como en nuestros días, suponemos que serían encomendadas a quien ofreciera realizarlas a más bajo coste, aunque las cantidades invertidas por el concejo en este capítulo fueron realmente notables. El costo de las obras solía ser abonado, en buena parte, mediante las rentas procedentes de los impuestos y las sanciones municipales, pero también solían contribuir las comunidades o poblaciones que se beneficiaban de su uso. La construcción del puente de Montoro, sobre el Guadalquivir, fue costeada proporcionalmente al beneficio que esperaban obtener de su uso por la ciudad de Córdoba, las villas de Montoro, Bujalance, Pedro Abad y Aldea del Río (terminiegas de Córdoba), Cañete, El Carpio y Morente (villas de jurisdicción señorial), las villas del Pedroche y la Iglesia Mayor de Córdoba; en tanto que la del puente de los Tejedores, en el camino de Montoro, lo fue por las villas de Montoro, Bujalance, Pedro Abad y Aldea del Río, que como se puede observar fueron las mismas terminiegas que costearon el de Montoro.¹⁰

Para llevar a cabo estas intervenciones, lo primero era conseguir los materiales necesarios –piedra, madera y clavos– para la reparación. El cabildo municipal solía adquirir la piedra directamente de canteros particulares que se la daban labrada en las canteras de donde se extraía; en 1485, Juan, un cantero avecindado en el barrio de Santa Marina, acordó entregar a Bartolomé Ruiz “labrada, cortada y picada toda la piedra que necesitase para el postrero arco que se ha de hacer en la puente del Guadajoz, la cual dicha piedra han de ser mil setenta piezas cortadas rabudas de la forma y manera que se las demandare”. En otras ocasiones, era cogida en ciertos terrenos propicios para ello y más tarde abonada, en una especie de expropiación forzosa a los legítimos propietarios de tales parcelas; buen ejemplo de ello lo constituye el mandamiento de 1493 por el que

8. Los veinticuatro Diego de Aguayo, Alfonso Martínez de Angulo y Lope Gutiérrez de los Ríos fueron nombrados para ocuparse de lo relativo a la construcción del puente de Montoro (1499.08.23, AMC, LAC 7, 19, 2).

9. 1519.08.19, AMC, LAC 4, 19, 2; 1493.02.22, AMC, LAC 2, 19, 1.

10. 1493.03.27, AMC, LAC 2, 19, 1; 1498.05.04, AMC, LAC 6, 19, 2.

el obrero del cabildo, Alfonso Gómez, y el escribano de las labores fueron encargados de pagar a los dueños de una heredad ubicada en el pago del Ventillo la cantidad que importaban ciertas carretadas de piedra que se habían extraído de su terreno para reparar el puente de Alcolea.¹¹

Tras ser adquirida por un medio u otro, la piedra debía ser llevada hasta el puente donde se estuvieran efectuando las obras para que, una vez allí, a pie de obra, los obreros del albañil encargado por el cabildo de realizar la correspondiente labor la trabajaran. Ese transporte solía ser realizado mediante el uso de carretas de cuatro ruedas, el medio más idóneo para mover mercancías cuyo peso excedía las posibilidades de las bestias de carga; las carretas eran tiradas por bueyes, como evidencia la orden capitular de 1498 para que el concejo de Montoro apartara tierra en que pudieran comer los veinte bueyes que servían a los maestros de la obra del puente que se estaba haciendo en aquella localidad.¹²

En cuanto a la madera, resultaba un material imprescindible para las reparaciones efectuadas en los puentes porque las mismas eran realizadas mediante la colocación de cimbras que permitían operar sobre los arcos y pilares del puente sin riesgo de hundimiento. Como la piedra, la madera era transportada hasta el emplazamiento del puente y colocada a pie de obra en algún lugar protegido contra la humedad y el deterioro, algo de suma importancia en un material tan costoso y frágil; en 1493 el concejo mandó construir un “arrimadizo” donde estuviera bajo techado la madera que se debía emplear en la reparación del puente de Alcolea “porque no se moje y pudra” y ordenó encerrar en un mesón la que debía ser empleada en el puente del arroyo de los Tejedores.¹³

Sobre las características de los puentes, y por lo que sabemos para la Córdoba del siglo XV, todos ellos parecen haber sido de fábrica y, más concretamente, de piedra, sin que en su edificación interviniera el ladrillo o la madera, salvo para las cimbras de sujeción provisionales. Todos ellos solían contar con una calzada empedrada, mediante la conocida técnica de guijarros más o menos planos o redondeados embutidos en mortero, que se prolongaba algunos metros a cada lado del propio puente. Los acuerdos capitulares de fines del siglo XV testimonian el empedramiento del puente mayor de Córdoba, el arreglo de la calzada del puente de los Tejedores y la ampliación del tramo empedrado en la pontecilla de la Fuensanta.¹⁴ Restos de una de tales calzadas se conservan todavía sobre el puente de la Tejera, en el Guadiato, conseguida a base de piedras de superficie bastante plana embutidas en mortero y en la actualidad muy cubiertas por la vegetación. Además de la calzada, los puentes solían disponer de andenes o aceras, para tránsito de viandantes por sus laterales, y de unos elementos conocidos como “paredejas” o “pretiles”, especie de muretes protectores colocados a cada lado de la misma a todo lo largo del trayecto sobre el curso de agua. Tales pretiles aparecen en el puente de los Tejedores, el puente mayor o la pontecilla de la Puerta de Baeza.

11. 1485.07.04, AHPC, PN, 14-20, 7, 70r; 1493.05.17, AMC, LAC 2, 19, 1.

12. 1498.11.02, AMC, LAC 6, 19, 2.

13. 1493.12.06 y 1493.11.13, AMC, LAC 2, 19, 1.

14. 1493.02.15 y 1493.03.27, AMC, LAC 2, 19, 1; 1498.07.02, AMC, LAC 6, 19, 2.

Un acuerdo que reúne, de alguna forma, cuantas circunstancias concurrían en las intervenciones sobre los puentes fue el suscrito en 1471 entre el concejo de Córdoba y un albañil de la ciudad para efectuar obras de consolidación y mejora en el puente del Bembézar. Por dicho contrato el albañil se comprometía a completar con guijarros asentados sobre cal y arena los ramales de ambos extremos del puente; a realizar con sillares unas aceras o andenes a cada costado, enrasadas al nivel de la calzada; a darle a dicha calzada “sus corrientes y caños” para la evacuación de las aguas de lluvia; a construir sendos pretiles en los costados del puente para protección de los caminantes y, finalmente, a completar la obra en uno de los tajamares que estaba inconcluso. El acuerdo incluía una cláusula para que los bueyes y bestias “que son para el hacer del puente puedan pasar, andar y comer las hierbas y beber las aguas libremente y puedan atravesar por las tierras de los señoríos para traer cal o piedra para la dicha obra”.¹⁵

Algunos puentes tenían prohibido el tránsito de carretas, quizá por destruir la calzada o por no poder soportar el elevado peso de esos grandes vehículos. Incluso sabemos que, en ocasiones, los pretiles fueron utilizados precisamente para impedir el paso de carros, colocándolos lo suficientemente unidos como para que la calzada intermedia resultara demasiado angosta; en un acuerdo del cabildo del año 1493 se hablaba de “las paredes que se tienen que hacer para que no pasen carretas” por el puente de los Tejedores y, años más tarde, se denunciaba la destrucción por parte de algunos vecinos ribereños “de las paredjas que estaban puestas en dicha puente”, quizá para permitir de esa forma el ilegal tránsito de carretas sobre él.¹⁶ Resulta bien claro que éste fue, entre muchos otros, uno de los motivos por los que se siguieron utilizando ciertos vados fluviales pese a encontrarse en las cercanías de puentes recientemente construidos. Así ocurrió en Ecija cuyas ordenanzas disponían, “por el peligro que la puente tiene de caerse y porque los vados de este río se pueden pasar con las carretas seguramente, que ninguna carreta ni carro pase por ella”.¹⁷

Vados de grandes ríos

Así pues, vadear los cauces de agua fue una solución normalmente adoptada para que las pesadas carretas o los rebaños de animales cruzaran los ríos en sus desplazamientos. Es verdad que algunos puentes se edificaron precisamente para evitar vados que suponían un evidente peligro para el tránsito de personas y mercancías, peligros procedentes de la propia inestabilidad que el fondo del río presentaba para las ruedas de las carretas o las patas de los animales y también, especialmente en épocas de copiosas lluvias y avenidas, de la fuerza de la corriente que podía arrastrar a hombres y bestias con la consiguiente pérdida de vidas o, en el mejor de los casos, pérdidas económicas por la destrucción de las mercancías transportadas. Tenemos muchos ejemplos sobre la peligrosidad del

15. 1471.05.23, AHPC, 14-7, 12, 139r.

16. 1493.11.13, AMC, LAC 2, 19, 1; 1497.06.05, AMC, LAC 5, 19, 2.

17. M. MARTÍN OJEDA, *Ordenanzas del concejo de Ecija (1450-1600)*, Ecija, 1990, 263.

uso de los vados e incluso alguno sobre la necesidad de edificar puentes para salvar su uso; en 1498, el cabildo de Córdoba diputó a un veinticuatro y a un jurado de la capital para que, en unión de los alarifes del concejo, fueran a ver el lugar del arroyo don Lucas donde se podía construir un puente “porque en dicho arroyo se han ahogado muchas bestias”.¹⁸

Pero, pese a ello, el uso de los vados como pasos para el tráfico rodado y animal estaba ampliamente generalizado, en parte debido a que en muchos lugares no era posible edificar un puente (por las condiciones geomorfológicas del terreno situado en las orillas o en el lecho del río) o, simplemente, al tratarse de caminos poco transitados o puntos alejados de pueblos y capitales en los que ningún concejo ni particular se mostraba dispuesto a realizar la inversión que la construcción y mantenimiento de un puente requería.

Ello supuso la existencia de muchos de estos lugares por los que los viajeros atravesaban, en sus bestias o carretas, a veces incluso a pie, la corriente fluvial. En el término de Córdoba y durante los años finales del siglo XV tenemos testimoniada la existencia de varios de estos puntos. Aguas arriba del Guadalquivir, a unos cinco o seis kilómetros de la capital, se ubicaba un lugar conocido como el Vado del Adalid; existía en él una parada de molinos y, según parece por su propio nombre, un vado para cruzar el río que, en realidad, desconocemos si se mantenía en uso a fines del siglo XV, puesto que no poseemos sobre él más testimonio que su denominación. Un segundo vado situado en el curso del Guadalquivir era el llamado Vado del Alamo. Citado por diversos documentos municipales del siglo XV como el más indicado para que carretas y bestias atravesaran el Guadalquivir en determinado punto de su recorrido, curiosamente desconocemos su emplazamiento que debió estar situado próximo a un álamo, quizá en las inmediaciones de alguna de las alamedas del Guadalquivir donde se explotaban cañaverales, mimbrales y la madera de los propios álamos, como la denominada Alameda del Obispo, junto a la desembocadura en el Betis del arroyo Rabanales.¹⁹ Finalmente, tenemos noticia de algunos vados ubicados en otros ríos de la provincia. Los citados con mayor frecuencia son el Vado del camino de La Rambla, situado sobre el Guadajoz y no lejos de la propia capital, y el localizado junto a la Venta del Vado, en el camino de Córdoba a Fuente Obejuna, por el que se atravesaba el Guadiato cerca de esta última población.²⁰

Sea por la razón que fuere, lo cierto es que el uso de los vados no decayó a lo largo de estos siglos y muchos continuaron siendo usados de manera alternativa aun cuando existieran en las proximidades puentes de fábrica más seguros. El uso de los vados situados sobre el Guadalquivir a su paso por Córdoba, inmediatos al propio puente mayor de la capital, queda demostrado por una expresiva noticia, fechada en 1428 y que nos proporciona Fernando Mazo en su estudio sobre los jurados cordobeses; en ese año, tras producirse la caída al río de un escudero que atravesaba el puente debido a la rotura de una de sus traviesas y

18. 1498.12.14, AMC, LAC 6, 19, 2.

19. 1498.11.28, AMC, LAC 6, 19, 2.

20. 1506.05.18, AHPC, PN, 14-40, 15, 6v; 1485.05.19, AHPC, PN, 14-20, 3, 11v.

estar a punto de perecer ahogado, “los vecinos, ante tal peligro, optaron por cruzar por los vados del río”.²¹

Barcas fluviales de pasaje

Finalmente, una tercera opción radicaba en construir una barca que enlazase entre sí las dos orillas de un río y que permitiera salvar una corriente no vadeable sin necesidad de construir un puente. Esas barcas solían situarse en lugares de mucho tránsito y, ciertamente, han venido siendo utilizadas desde la Antigüedad hasta hace muy poco tiempo. En la Extremadura del siglo XV conocemos la existencia de barcas de pasaje en La Bazagona, Villanueva, El Losar, Jaranda y Arenas, sobre el Tiétar; Albalá y Talaván, en el Tajo; y Puente de la Cabezuela, en el Jerte. En Andalucía, las hallamos documentadas en Málaga, en el río Candoncillo; en Jaén, junto a la localidad de Villagordo; en Cádiz, sobre el Guadalquivir y en las proximidades de Jerez de la Frontera; y en Sevilla, donde existieron varias en distintos puntos del recorrido del Guadalquivir como la ubicada entre Tocina y Villanueva del Camino. Todas ellas cobraban derechos de pasaje, que tenemos documentados perfectamente en los casos de las barcas extremeñas de Albalá, Talaván y La Mazagona y cuyo importe dependía tanto del caudal de agua que llevara el río –se cobraba más cuanto más crecido fuera, por la peligrosidad de las aguas– como de los elementos embarcados –un asno pagaba menos que una mula y cualquier acémila mucho menos que una carreta cargada–.²²

En Córdoba estas barcas fueron usadas de manera fundamental en el Guadalquivir. Hasta la década de los setenta del presente siglo se mantuvo en uso, en la propia capital, una barca que unía las dos orillas del río a la altura de las aceñas de Martos y todavía hace pocos años funcionaba otra sobre el Guadalquivir, entre Pedro Abad y Montoro. De las que se usaron durante el siglo XV, las mejor conocidas, por su proximidad a Córdoba, fueron las ubicadas en el pago de Las Quemadas, situado aguas arriba del Guadalquivir, entre Córdoba y Alcolea;²³ y la existente entre las aceñas de Lope García y las del Vado del Adalid, algo más abajo que la anterior. Otra barca que hallamos testimoniada en los años finales del siglo funcionaba sobre el Guadalquivir entre las villas de Pedro Abad y Adamuz.²⁴

Aunque tenemos noticia de la existencia de estas y otras barcas de pasaje, algo más alejadas de la capital, ningún documento nos informa sobre sus características materiales y técnicas. Elisa Ferreira, en su estudio sobre las comunicaciones en la Galicia del siglo XV, señalaba la existencia de dos modalidades de

21. F. MAZO, “Problemas internos y tensiones sociales en el municipio cordobés durante la primera mitad del siglo XV”, *Andaluía Medieval: nuevos estudios*, Córdoba, 1979, 206.

22. E.C. SANTOS, “La vida económica de Plasencia en el siglo XV”, *En la España Medieval* 3, (1982), 587-589.

23. La hallamos citada de manera indirecta en 1505 cuando el comendador Antonio de las Infantas arrendó a Francisco de Jaén una huerta que poseía en el pago de las Quemadas “que se dice la huerta de María de San Pablo lindera con el camino que va a la barca de las Quemadas” (1505. 11.24, AHPC, PN, 14-40, 6, 1v).

24. Sobre ella pleitearon los concejos de ambos pueblos en 1484 (1484.01.13, AHPC, PN, 14-19, 6, 13v).

barcas entre las que servían para enlazar entre sí las dos orillas de un río: las llamadas barcas, pequeñas embarcaciones con remos para el paso de viajeros, y los barcos o grandès pontones, almadías montadas sobre dos cascos de botes que permitían el paso de mulas y animales.²⁵ La mayor parte de las testimoniadas en Córdoba debieron pertenecer al primer tipo, pequeñas barcas manejadas por un solo operario; cuando Fernando García arrendó la barca emplazada entre las aceñas de Lope García y el Vado del Adalid se comprometió con los propietarios a que él mismo o el mozo que trabajase a su servicio durmiese cada noche “en la choza que hay junto al puerto con la barca sacada del agua y los remos dentro de la dicha choza”.²⁶

Solían ser propiedad de ciertos particulares, generalmente caballeros veinticuatro u otros miembros de la oligarquía local, que las arrendaban a los barqueiros encargados de su uso y explotación por una determinada renta, situada en torno a los 3.000/4.000 mrs. anuales; aunque, tanto por los precios de sus arrendamientos como por los precios de compra-venta que aparecen en los protocolos notariales, podemos afirmar que se trataba de instalaciones que no producían excesivos beneficios a sus poseedores.²⁷

Medios y técnicas de transporte

El medio de transporte más usado a fines de la Edad Media fue el de las bestias de carga dispuestas en recuas, asnos y mulos sobre cuyos lomos se colocaban fardos o serones en los que se introducían las mercancías, por lo que es fácilmente explicable que en la documentación aparezcan mencionados principalmente los arrieros, acemileros y recueros como oficios relacionados con el transporte y como tratantes de estos animales.²⁸

El aparejo de las caballerías se componía fundamentalmente de cincha, albarda, riendas y serones. Las cinchas –faja de cáñamo, lana o esparto con las que se aseguraba la albarda sobre la cabalgadura, ciñéndola por detrás de los codillos del cuadrúpedo o por debajo de su barriga y apretándola con hebillas o ganchos de hierro– podían ser de cáñamo y algodón (las más habituales) y, ocasionalmente, de lana; estas últimas eran llamadas cinchas moriscas posiblemente por estar realizadas a imitación de las musulmanas. Había cinchas para caballo,

25. E.M. FERREIRA, “Circulación y red viaria en la Galicia medieval”, *Les Communications dans la Peninsule Iberique au Moyen Age*, París, 1981, 69-70.

26. 1505.11.02, AHPC, PN, 14-36, 13, 22v.

27. Dos terceras partes de la barca del pago de las Quemadas fueron vendidas por sus propietarios a Alfonso de Estepa en 4.000 mrs., lo que determina el valor total de la misma en 6.000 mrs. (1495.12.31, AHPC, PN, 14-31, 19, 5r).

28. En realidad, las recuas de mulos y asnos han sido el sistema tradicional de transporte más usado en Andalucía hasta el presente siglo, como ha destacado P. PONSOT, “En Andalousie occidentale: systèmes de transports et développement économique (XVIe-XIXe siècles)”, *Trasporti e Sviluppo Economico (secoli XIII-XVIII)*, Florencia, 1986, 208. Un buen estudio sobre el mismo y sobre los principales caminos que discurrían por las comarcas malagueñas, es el de J.L. ESPEJO LARA, “La arriería en Málaga en la época de los Reyes Católicos”, *Baetica*, 8, (1986), 381-401.

mula y asno, distintas en tamaño y calidades. En Córdoba, las cinchas de caballo solían ser hechas de lana, mientras que las de mula y asno se hacían de algodón o cáñamo. Una vez cosido el tejido, se ponían en los cabos o extremos de las cinchas unos hierros limados y barnizados que servían para sujetarlas a la parte inferior de los animales; cuando el hierro quedaba bien asegurado a la cincha se colocaba sobre ella la sobrecincha o sobretela, faja de cáñamo, lino o algodón con que se revestía su superficie para que resultase más vistosa. Muchas cinchas iban guarnecidas con cuero y la complejidad de su elaboración determinaba que intervinieran en ella diversos oficios: cordoneros para tejer las cinchas de cáñamo; tejedores de cinchas o cincheros para las de algodón y lana; y, sobre todo, correeros, que les ponían los hierros y las guarnecían con cintas de cuero.

Las cinchas servían para sujetar las albardas, pieza principal del aparejo de las caballerías de carga, compuesta de dos almohadas rellenas y unidas por la parte que cae sobre el lomo del animal, que servía para proteger su cuerpo del peso que debía transportar. Eran realizadas con telas toscas y bastas, como las jergas y sayales, cosidas con hilo de cáñamo y el relleno consistía en paja de centeno, o sea, de la llamada en los documentos de la época "centenaza". Los textos distinguen entre las albardas menores o "asnares" y las albardas mayores o "acemilares", siendo las segundas más caras y costosas de elaborar. Las riendas de cuero, fabricadas por los correeros, y los serones de esparto donde se transportaban algunas materias menudas—como la fruta, el carbón, las cortezas, etc.— completan el elenco de los principales aparejos utilizados por las bestias de carga.²⁹

Abundantes testimonios sobre el uso de las bestias de carga para el transporte proceden de las campañas de la guerra de Granada donde, cuando participaban milicias de la ciudad, el concejo solía contratar a una amplia serie de arrieros y recueros que se encargaba de transportar hasta el frente de guerra los víveres y pertrechos necesarios para atender al mantenimiento de la tropa. Por estos y otros contratos, sabemos que el grano solía ser transportado en sacos a lomos de caballería, como lo eran también otros muchos materiales de la época, desde productos agrícolas (como las verduras y frutas), hasta objetos manufacturados (caso de los paños de lana, las ropas, la cerámica) y, muy especialmente, todos los productos obtenidos en los bosques (pequeñas pieles de animales salvajes, cortezas de los árboles para el curtido, sustancias tintóreas, leña y carbón, entre otras).

Aunque no lo tenemos testimoniado en el caso de Córdoba, es fácil imaginar los múltiples cuidados que los arrieros procuraban a sus animales durante los viajes, desde facilitarles la indispensable comida y bebida, hasta untarles el cuerpo de grasa, cortarles el pelo, sangrarles cuando era necesario o cuidar sus heridas. Una bestia de carga alcanzaba en la época un considerable valor—como demuestran los contratos de compra-venta de estos animales conservados entre los protocolos notariales— y de ahí la importancia adquirida por su cuidado y mantenimiento.³⁰

29. R. CÓRDOBA, *La industria medieval de Córdoba*, Córdoba, 1990, especialmente 136-139.

30. Como ha evidenciado L. SERRANO-PIEDCASAS, "Estella a Sevilla: un camino en 1352", *Les Communications dans la Peninsule Iberique au Moyen Age*, 196. Por lo demás, en la Córdoba

Según Manuel Nieto, era el mal estado de conservación de muchos caminos lo que hacía inviable el uso de carretas, pero ello no significa que dicho elemento no fuera utilizado. Evidentemente había ciertos productos, los más pesados, que no podían ser transportados a lomos de caballerías y que necesitaban de carretas donde pudieran ser depositados. Aunque aparecen numerosas menciones en la documentación del oficio de carretero (posiblemente referidas, en su mayor parte, a quienes hacían el transporte de mercancías mediante el uso de carretas y no a quienes las fabricaban), lo cierto es que apenas conocemos los tipos de carreta usados en la época; es muy probable que las hubiera de uno y dos ejes, es decir, de dos o cuatro ruedas, siendo estas últimas las empleadas para el transporte de los materiales más pesados. En un caso registrado por los protocolos cordobeses del siglo XV, aparece un carro con ruedas de grandes dimensiones –en torno al metro y medio de diámetro–, compuestas por doce rayos –barras de madera que unían el eje a la llanta– realizados en madera de encina y con los ejes de alcornoque o chopo, todas ellas maderas de gran dureza y resistencia.³¹ Sobre las ruedas se colocaba la tabla que servía de suelo a la carreta y, a veces, una serie de varas verticales en sus laterales que permitían el amontonamiento de mercancía en su interior.³²

Las carretas solían ser conducidas por bueyes, animal mucho más lento que asnos y mulas, pero de mayor fuerza y tan indispensable para tirar de los carros como lo era para ser enganchado al arado. El mantenimiento de estos animales solía hacerse sobre el terreno que cruzaban los carreteros en sus desplazamientos según testimonia un mandamiento real de 1492 por el que se ordenaba a los concejos de Palma del Río, Lora, Tocina, Cantillana y Brenes no impedir que los bueyes de los carreteros que llevaban y traían mercancías de Córdoba a Sevilla paciesen en sus baldíos y comunes cuando hacían el servicio entre ambas ciudades.³³

Las carretas eran empleadas para el transporte de muy diversos materiales; entre los que con mayor frecuencia aparecen citados se encuentran la lana,³⁴ el hierro y la piedra. Cada carga de piedra era denominada “carretada” y cada carretada podía estar compuesta por un número variable de piedras que eran transportadas en bloques y que luego, en la propia obra, los canteros labraban para ajustarlas a las características del edificio que debían componer. Son muy

de finales del siglo XV los asnos alcanzaban un valor medio de 1.500-2.000 mrs., 4.000 las mulas y hasta 9.000 y 10.000 los caballos.

31. 1480.09.29, AHPC, PN, 14-12, s.f.

32. Pedro de Ocaña, carretero, acuerda con Alfonso de Sansoles, mercader burgalés, transportar desde las aceñas de Casillas hasta la ciudad de Sevilla treinta y seis carretadas de lana en tres viajes, cada uno con doce carretas cargadas con seis hardas. El contrato especifica que los ejes de las carretas sean anchos y las estacas largas, de tal manera que suban por encima de las sacas (1491. 05.19, AHPC, PN, 14-26, 9, 18v).

33. 1492.06.05, AGS, RGS, f. 284.

34. Juan de Logroño, mercader burgalés, acuerda con Antón Moyano, arriero vecino de Belalcázar, el transporte de veinte cargas de lana desde La Serena hasta la cordobesa parada de Casillas (1491. 03.02, AHPC, 14-25, 6, 39r).

numerosos los contratos para el suministro de piedra suscritos por carreteros cordobeses y que se conservan entre los protocolos notariales de la capital.³⁵

Debido al peso de todos estos materiales, las carretas que los llevaban ocasionaban no pocos desperfectos en los caminos y calles por las que transitaban con frecuencia. En Zaragoza, los capitulares denunciaban en 1471 cómo por ciertas calles las carretas apenas cabían, rozaban en las paredes, tiraban los bancos, aplastaban los tablados y con su trepidación removían los muros, por lo que algunas casas se caían y no pocas veces resultaban atropelladas personas;³⁶ en la ciudad de Burgos, como consecuencia de los mismos problemas, acabó por prohibirse la circulación de carretas por determinadas zonas urbanas en 1429.³⁷ También dañaban de manera notable los pavimentos de las vías empedradas, de ahí que cuando se empedraron las calles céntricas de Córdoba el cabildo ordenara “que entren por la Puerta del Rincón los mercaderes de hierro, herraje y astería, y que vayan a la cal de la Feria con tanto que se obliguen de empedrar lo que se desempedrare por donde pasan con las carretas”.³⁸

EL TRANSPORTE FLUVIAL.

La navegación por el Guadalquivir

Dado que en Córdoba no hubo canales ni ríos de importancia al margen del propio Guadalquivir, la navegación fluvial estuvo prácticamente limitada al curso medio del citado río, entre Córdoba y Sevilla, que era entonces perfectamente navegable. Quizá los cursos bajos, próximos a su desembocadura en el Guadalquivir, de ríos secundarios como el Guadalmeñato, Guadajoz o Guadiato, fueran empleados por pequeñas embarcaciones de pesca, pero nunca para el transporte de mercancías, con la única excepción del curso bajo del Genil, entre Palma del Río y Ecija, que se usó como continuación de las comunicaciones desde Sevilla. Pero tanto un tramo como otro (el curso bajo del Genil entre Palma y Ecija y el medio del Guadalquivir entre Palma y Córdoba), al ser los últimos navegables, sólo permitían el paso de barcas de escaso calado de forma que las mercancías

35. Gonzalo Ruiz, carretero, vecino de la collación de San Lorenzo, acuerda traer cien carretadas de piedra desde la dehesa de Córdoba la Vieja (Madinat az-Zahra) para la obra de la iglesia de San Sebastián, a un ritmo de dos carretadas diarias (1477.04.27, AHPC, PN, 14-13, 19, 20r). La piedra y la lana aparecen entre los elementos transportados habitualmente en carretas en el Toledo del siglo XV (J.P. MOLENAT, “Les communications en Nouvelle Castille au XVe siècle et au début du XVIe siècle”, *Les Communications dans la Peninsule Iberique au Moyen Age*, 160-161).

36. M.I. FALCÓN, *Zaragoza en el siglo XV. Morfología urbana, huertas y término municipal*, Zaragoza, 1981, p. 75.

37. So pena de pérdida de los vehículos (J. VALDEÓN, C. ESTEPA, T. RUIZ, J. BONACHIA y H. CASADO, *Burgos en la Edad Media*, Valladolid, 1984, 236).

38. 1498.11.23, AMC, LAC 6, 19, 2. Los problemas relacionados con el paso de carros por las calles persistieron con idénticas características durante todo el Antiguo Régimen, como tenemos testimoniado para la Sevilla del siglo XVII (A.J. ALBARDONEDO, “Aspectos urbanos de Sevilla durante el reinado de Felipe III”, *Archivo Hispalense*, 216, (1988), 129).

más pesadas –como el hierro– debían ser desembarcadas en Palma del Río y transportadas en carretas hasta Córdoba, en tanto otras –como la lana y las sardinas– llegaban hasta la propia Córdoba o hasta embarcaderos cercanos a ella, como el situado en el Aguilarejo.³⁹

La navegación del Guadalquivir entre Sevilla y Córdoba fue ya realizada de forma habitual en tiempos de la dominación romana y contamos con numerosos testimonios de cómo el aceite de la Alta Andalucía, procedentes de las campañas de Jaén y Córdoba, era envasado en ánforas –algunos de cuyos restos y marcas de alfar se han hallado en el fondo del Guadalquivir– y transportado por el río hasta su desembocadura para ser exportado hacia Italia y otros puntos del Mediterráneo.⁴⁰ Ya en época medieval, el río debió ser usado durante el período de dominación islámica, por más que casi todos los testimonios que tenemos sobre su navegación durante esa época se refieran al trayecto Sanlúcar-Sevilla; quizá podríamos imaginar a esos piratas escandinavos que llegaron a saquear Sevilla en el siglo IX remontando el río hasta Lora o Palma en embarcaciones de menor calado que sus fabulosos drakkars. En cualquier caso, es durante el siglo XIV cuando empezamos a contar con testimonios explícitos de que la navegación Córdoba-Sevilla se efectuaba con total regularidad en ambos sentidos; así, en el año 1360 y ante la reclamación presentada por unos barqueros porque “los señores de las azudas y presas de los molinos del río Guadalquivir que son en (el cauce de) la ciudad de Sevilla a la de Córdoba han aferrado las bocas de los canales por donde suben los barcos cargados”, el monarca castellano Pedro I ordenaba que no lo hicieran porque “estos buenos omes barqueros se ahogan y pierden sus haciendas”, de manera que los dueños de las aceñas debían dejar una apertura en las azudas o paradas de idénticas dimensiones a la anchura del Arco de Bendiciones o de las Palmas de la catedral cordobesa para que por ellos pudieran pasar los barcos sin dificultad.⁴¹

Durante el siglo XV esos testimonios se multiplican. Quienes realizaban el tránsito de mercancías entre Sevilla y Córdoba fueron conocidos durante esta época como “barqueros de Córdoba”, algunos de los cuales aparecen mencionados en las actas notariales sevillanas; parece que el grupo estuvo compuesto por unos cuarenta individuos al finalizar el siglo XV. Especializados en el tráfico a lo largo del Guadalquivir, su fuerza como grupo comercial debió de ser considerable como demuestran las presiones ejercidas ya desde el siglo XIV para garantizar el libre recorrido fluvial de sus navíos o pagar menores rentas.⁴² En Córdoba, existió a principios

39. En 1475 un hortelano compra las adormideras sembradas “cerca del puerto del embarcadero de los barcos de Sevilla, en término de Aguilarejo” (1475.05.28, AHPC, 14-11, 6, 35v).

40. Sobre la navegación por el Guadalquivir en época antigua véase el trabajo de G. CHIC, “Consideraciones sobre la navegabilidad del Guadalquivir en época romana”, *Gades*, 1, (1978), 7-20; y sobre la exportación via fluvial del aceite cordobés J.F. RODRÍGUEZ NEILA, “La ciudad romana de Cárbula”, *Almodóvar del Río. Estudios Históricos*, Córdoba, 1991, 22 y ss.

41. R. CARANDE, *Sevilla, fortaleza y mercado*, Sevilla, 1972, 96.

42. En 1470 solicitaron al concejo hispalense que no permitiera al lugarteniente del almirante cobrarles tributo alguno por los barcos que subían vacíos (M. NIETO, *Islam y Cristianismo*, Historia de Córdoba, vol. III, Córdoba, 1984, 262).

del siglo XVI y en el barrio de Santa María, próximo a la Catedral y, por lo mismo, al río, un mesón conocido como el de los Barqueros, quizá por alojarse en él estos transportistas sevillanos cuando debían hacer noche en Córdoba.

Entre los materiales que subían por el río destaca el hierro vizcaíno. Como en el siglo XV parece poco explotado el hierro procedente de las minas de Sierra Morena, casi todo el utilizado en Córdoba procedía del País Vasco y era introducido en Andalucía mediante un comercio marítimo de amplio radio regentado por mercaderes vascos. Dichos mercaderes llevaban el hierro hasta Sevilla desde donde los barqueros lo subían hasta, por lo menos, Palma del Río.⁴³ En el camino de vuelta, las barcas bajaban cargadas de productos de la tierra cordobesa destinados a la exportación: trigo, lana, grana o pieles. Aunque es cierto que la mayor parte del transporte de lana merina hacia la Baja Andalucía fue realizado en carretas, al menos hasta Sevilla, no lo es menos que en ocasiones fueron usadas embarcaciones fluviales para dicho tráfico comercial; así lo evidencia el acuerdo suscrito en 1489 por Sebastián Díaz, vecino de la sevillana parroquia de San Lorenzo, con Juan de Nájera, mercader burgalés, para transportar en su barco, desde el cortijo Rubio, cercano a Córdoba, hasta el puente sobre el Guadalquivir en Sevilla, ciento veinte sacas de lana.⁴⁴

El transporte de madera

Pero las aguas del Betis no solamente fueron usadas para el tránsito de esas barcas entre Córdoba y Sevilla. Son innumerables las disposiciones que de la época se conservan sobre la conducción de pinos por el Guadalquivir desde las sierras de Cazorla y Segura hasta las ciudades situadas en su curso medio y bajo.

Los pinos criados en las fragosas sierras jiennenses –salgareños, rodeños, carrascos y donceles–, eran talados durante la estación invernal y luego llevados hasta el curso de agua más cercano que permitiera su transporte mediante flotación. Desde el corazón de las zonas boscosas donde dicha tala era realizada hasta los cauces fluviales más próximos, los pinos debían ser arrastrados por bestias o transportados en carretas bajo la atenta vigilancia de los llamados caballeros de la sierra, oficiales pertenecientes a los concejos de las villas comarcanas que, según el fuero de Ubeda del siglo XIII, tenían entre sus funciones la de velar por la conservación medioambiental de los pinares y las aguas de aquella masa forestal.⁴⁵

43. Sobre este comercio ver R. CÓRDOBA, “El comercio del hierro en Córdoba, un capítulo de la actividad económica vascongada en Andalucía a fines de la Edad Media», *Congreso de Historia de Euskal Herria II: Instituciones, Economía y Sociedad (siglos VIII-XV)*, San Sebastián, 1988, 315-326. Buen ejemplo de este comercio lo constituye el contrato suscrito por Alfonso Díaz y Bartolomé Rodríguez, barqueros vecinos de Sevilla, con el mercader cordobés Luis García, por el que se comprometían a llevar de Lora a Sevilla, por el Guadalquivir, doscientas fanegas de trigo y a traer de retorno, hasta Peñaflor, doscientos cincuenta quintales de hierro (1491.02.28, AHPC, PN, 14-25, 6, 32r).

44. 1489.03.30, Archivo de Protocolos de Sevilla [APS], Oficio 3 . Legajo 1, f. 9v. Cit. J. BONO, *Los protocolos sevillanos en la época del Descubrimiento*, Sevilla, 1986, 62.

45. M.J. PAREJO, *Ubeda y Baeza en la Baja Edad Media*, Granada, 1988, 107.

Los pinos de Segura surtían tanto a las comarcas situadas al Este como al Oeste del Macizo Subbético. A través del río Madera, un afluente del Segura cuyo solo nombre evoca ya la utilización tradicional que de él se ha hecho, eran conducidos hacia la costa oriental, Murcia y Orihuela, por el cauce del río Segura. Hacia Occidente, los ríos Orcera, Trujala y Hornos, que desembocan en el Guadalimar, afluente a su vez del Guadalquivir, eran usados para llevarlos hasta El Aguadero, La Puerta de Segura y la zona de Linares-Bailén. Y el Guadalquivir, desde su cauce alto, era empleado para transportar troncos a todo lo largo de su recorrido, hasta las más importantes ciudades de la Andalucía Bética –Ubeda, Baeza, Andújar, Córdoba y Sevilla–, siguiendo una técnica tradicional bien conocida que pasaba tanto por el transporte de los pinos individualizados, como por la construcción de las famosas almadías o grandes balsas que permitían el viaje conjunto de una elevada cantidad de troncos en las zonas más anchas y caudalosas de las corrientes fluviales.⁴⁶

Esta técnica tradicional, que ha sido estudiada por Deveze para varias regiones de la Europa moderna, se encuentra igualmente testimoniada en otros ámbitos geográficos de la Península Ibérica. Si las sierras de Cazorla y Segura surtieron de madera de pino a las ciudades de la Baja Andalucía, la de Albarracín lo hizo, a través del Tajo, a las de Toledo y Madrid, al menos desde el siglo XII. Aun existen fotografías, realizadas a fines del pasado siglo, donde se aprecian esas almadías de troncos ensamblados que los pineros conducían por las aguas del Guadalquivir en una actividad tradicional que ha sido recientemente recreada por la película “El río que nos lleva”.⁴⁷

Todos los manuales que se refieren al tema de las comunicaciones durante la Edad Media suelen destacar cómo, en líneas generales, los transportes fluviales y marítimos fueron preferidos a los terrestres debido a la mayor rapidez y comodidad que brindaban respecto de ellos. Eso es perfectamente aplicable al caso de la madera, movida con mucha mayor soltura cuando se hacía flotar sobre un curso de agua que si hubiera de ser trasladada mediante el exclusivo uso de carretas tiradas por bueyes, pero esto no significa que el sistema estuviera exento de dificultades. En primer lugar, estaba el problema del caudal del río, no siempre abundante, aunque por lo general suficiente para permitir la práctica de un viaje que solía efectuarse en los meses de invierno y primavera, durante y después de la estación de tala de árboles.

En segundo lugar, con carácter más oneroso que el anterior, se presentaba el problema de la multitud de impuestos que los madereros debían satisfacer al paso por determinados lugares situados en el curso del río. Entre estos impuestos

46. El uso de ambos ríos aparece claramente documentado cuando, en 1489, Diego García del Castillo, comendador de Calatrava, suplica a la Corona que sea cumplida la sentencia dictada contra ciertos vecinos de Andújar que se apoderaron de unos pinos que, desde la villa de Segura, transportaba a la de Córdoba a través de los ríos Guadalimar y Guadalquivir (1489.05.02, AGS, RGS, f. 203).

47. M. DEVEZE, “Flottage et transport du bois sur les fleuves européens à l’époque moderne”, *Trasporti e Sviluppo Economico (secoli XIII-XVIII)*, Florencia, 1986, 181-190; y J.P. MOLENAT, “Les communications en Nouvelle Castille au XVe siècle et au début du XVIe siècle”, *Les Communications dans la Peninsule Iberique au Moyen Age*, 155-158.

destacan, en primer lugar, los derechos que pagaban los pinos por cruzar cada una de las presas y paradas que, para el funcionamiento de molinos y batanes, estaban edificadas sobre el Guadalquivir. Por pasar dichas presas se abonaban las conocidas “cuarentenas” y “veintenenas”, derecho consistente en poder tomar un pino de cada veinte o uno de cada cuarenta de entre los conducidos, y de cuyo privilegio gozaban ciertos individuos o instituciones.⁴⁸

Otro impuesto que los pinos debían abonar era la alcabala, pagada en Córdoba con la entrega de uno de cada cien pinos que llegaban a la ciudad. En 1503 el arrendador de este impuesto era un tal Bartolomé de Castro que, en el mes de marzo, “en el mesón de Alfonso de Carmona que es en la carrera de la Fuensanta extramuros de Córdoba” acordó con un pinero de Ubeda, Pedro Román, la designación de ciertos particulares como jueces de las querellas que esperaban tener en razón de los derechos que, en concepto de alcabala de los pinos, los traídos por Pedro debían abonar; y tres años más tarde, un pregonero público daba a conocer, en la plaza de la Corredera y la Puerta de la Pescadería, que el veintiocho de febrero había llegado a la ciudad el delegado de los arrendadores de las tercias reales y alcabalas de los pinos para cobrar sus derechos de diez al millar de los años 1504 y 1505. La coincidencia de fechas entre ambos documentos parece indicar que los pinos solían llegar a Córdoba en esta época, primavera o principios del verano, momento en el cual el río solía contar con un notable caudal y una vez superada la estación invernal.⁴⁹

Por último, existía un tercer impuesto que era el almojarifazgo, satisfecho, como se sabe, por el tráfico de mercancías. Desconocemos la proporción de pinos que era percibida en concepto de almojarifazgo, pero sabemos que en Córdoba se cobraba en la parada de aceñas de San Julián, inmediatamente antes de sacar los pinos a la orilla del río para su secado y ulterior comercialización. El texto que mejor nos ilustra sobre la percepción de esta renta está también protagonizado por Pedro Román, ese pinero de Ubeda que, en noviembre de 1503, requería a Diego de Uceda “factor en el aduana por los almojarifes” que fuese a la parada de San Julián “a ver pasar y contar ciertos pinos que allí traen por el río para descargar en Córdoba al desaguadero, por cuanto tiene treinta hombres detenidos que hacen costa, so pena que si de aquí a medio día no fuere o enviare a verlos pasar y contar que los pasarán por el azuda al desaguadero donde se suelen sacar”.⁵⁰

La verdad es que ignoramos el coste exacto que suponía para los madereros el abono de todos los impuestos y rentas que debían satisfacer en su trayecto,

48. Una veintena era cobrada por Francisco de Benavides, Conde de Santisteban del Puerto, en la villa de Espeluy (1491.01.24, AGS, RGS, f. 159; 1492.03.31, AGS, RGS, f. 161); otra por la Orden de Calatrava en las “aceñas que dicen del Cañaverál” cerca de Martos (1492.03.14, AGS, RGS, f. 196); la cuarentena percibió, al menos durante algunos años, Diego López de Haro, señor de El Carpio, en aquella villa (1491.09.30, AGS, RGS, f. 98); y en 1468 el infante don Alfonso concedió a Luis Portocarrero, señor de Palma del Río, otra veintena más (M. NIETO, *Islam y Cristianismo*, 262). Por lo demás, éstas no debían ser las únicas pagadas.

49. 1503.03.02, AHPC, PN, 14-39, 15, 32r y 1506.02.28, AHPC, PN, 14-40, 16, 16r.

50. 1503.11.22, AHPC, PN, 14-39, 16, 9r.

pero de lo que no cabe duda es de que debía ser muy elevado puesto que era un tema que preocupaba extraordinariamente a los encargados de efectuar dicho transporte, a quienes no es raro encontrar solicitando amparo real para que no les fueran llevados más derechos de los legalmente establecidos ni causados otros perjuicios. En 1492 ciertos vecinos de Córdoba presentaron ante el Consejo Real una petición para que les fuera concedida por parte del monarca una carta de salvaguarda a fin de no ser gravados con excesivos derechos por parte de los “fieles, arrendadores, cogedores de cualesquier derechos, portazgos, almojarifazgos, veintenatas o cuarentenas, presas o azudas” que encontrarán a su paso en el curso del río desde la sierra de Segura hasta Córdoba.⁵¹

La madera de pinos solía ser conducida en rollo desde la sierra de Segura, es decir, el tronco entero, pero sabemos que de Córdoba a Sevilla fue transportada en ocasiones ya escuadrada, aserrada en piezas de variadas dimensiones. Este transporte de pinos entre Córdoba y Sevilla está tan bien documentado como las antes reseñadas actividades de los barqueros y solía ser realizado durante los meses de verano. En 1497 el pescador Luis Fernández recibió de Andrés García treinta y ocho pinos labrados para llevarlos a la ciudad de Sevilla y depositarlos bajo sus adarves “en el muelle, en los álamos o en la almenilla” puestos a la “lengua” del agua, medio pino fuera del río. Un contrato similar fue el suscrito al año siguiente por Juan López y Luis Fernández para llevar a Sevilla, a costa de ambos, cuarenta y cinco pinos que el carpintero Juan García debía entregar en el arrabal de aquella ciudad.⁵²

El transporte de los pinos, tanto en el trayecto de Cazorla a Córdoba como de Córdoba a Sevilla, solía ser realizado por profesionales especializados en dicha labor denominados madereros o pineros. Algunos pineros eran originarios de Córdoba y residían en la capital, en tanto otros procedían de Ubeda, Segura y otras localidades jiennenses del Alto Guadalquivir. Los que actuaron en Córdoba con mayor frecuencia, durante los años finales del siglo XV, fueron Alfonso Escribano y Juan de Avila, pineros de Segura; el antes citado Pedro Román, pinero de Ubeda; y Bartolomé Ruiz, vecino de Córdoba. Alfonso Escribano aparece actuando en 1468, cuando da poder a un vecino de Posadas para que le traiga, desde las proximidades de dicha villa, un pino que se le había ido aguas abajo del Guadalquivir trayendo madera para la ciudad de Córdoba; Juan de Avila lo hace en 1502, vendiendo a Pedro Román cincuenta pinos escuadrados en tirantes y dobleras “puestos en el Aguadero viejo que dicen de Segura, donde da el río Hornos en Trujala”; el mismo año y los siguientes se documenta la actuación de Pedro Román, el pinero ubetense, que en junio de 1502 recibe del carpintero cordobés Juan Ruiz de Montoro 50.000 mrs. para que compre pinos en la sierra de Segura y los traiga hasta Córdoba; y en 1505 lo hace Bartolomé Ruiz al arrendar unas casas en el barrio de San Andrés.⁵³

51. 1492.01.16, AGS, RGS, f. 98. Idénticas dificultades han sido señaladas para el caso de la conducción de madera por el río Tajo por J.P. MOLENAT, “Les communications en Nouvelle Castille”, 157.

52. 1497.07.10, AHPC, PN, 14-33, 15, 7v; 1498.05.02, AHPC, PN, 14-5, 20, 9r.

53. 1468.05.27, AHPC, PN, 14-3, 2, 133r; 1502.09.20, AHPC, PN, 14-38, 20, 21r; 1502.06.03, AHPC, PN, 14-38, 27, 8v y 1505.07.28, AHPC, PN, 14-40, 10, 14v.

Estos grandes mercaderes pineros, especializados en el tráfico de la madera, trabajaban siempre con hombres contratados que eran los encargados de conducir personalmente los pinos por el río con el auxilio de perchas. Formaban equipos de diez, veinte o hasta treinta hombres y casi todos ellos eran trabajadores temporeros procedentes de las mismas localidades bañadas por el Guadalquivir a las que iba destinada la madera. En 1503 Pedro Román contrató en Córdoba a diversos asalariados “para servirle en el río en llevar y traer pinos desde Segura hasta esta ciudad”, firmando con ellos un mismo acuerdo por el que cada uno se comprometía a servirle “desde el día que lo llamare, que será el primero de abril siguiente o a Pascua Florida de este año, hasta que haya traído los pinos a esta ciudad y que le dé durante el dicho tiempo de comer, beber y los alpargates de esparto que hubiere menester”. Los ocho contratados suscribieron idénticas condiciones generales y el abono de un salario fijado entre los 350 y los 400 mrs. mensuales.⁵⁴

Tras finalizar con éxito la empresa, al llegar a Córdoba, las maderas eran sacadas del agua y puestas a secar en la ribera, donde esperaban el momento de poder ser utilizadas, permaneciendo por espacio de hasta cuatro o cinco años apiladas junto al río mientras se secaban por completo.⁵⁵ El lugar donde los pinos solían dejarse secar era una explanada ribereña ubicada junto a la Puerta de Martos y las aceñas homónimas, extramuros de la ciudad, colocados sobre una plataforma que los aislaba de la humedad del suelo y cubiertos mediante lonas impermeables o techados de madera. En 1463 Pedro Manríquez hipotecaba para el pago de una deuda los sesenta y tres pinos, hechos dobleros y tirantes, que tenía “en la ribera donde está la madera de pinos, en las puertas que dicen de Martos y Baeza, cerca del río Guadalquivir, los cuales son de la madera de pinos que él trajo por el río e hizo sacar y poner en la dicha ribera, todos juntos sobre una peana en dicho lugar”.⁵⁶

EL HOSPEDAJE.

Las ventas o albergues de los caminos.

Como los mesones urbanos, las ventas eran instalaciones ubicadas en los caminos para acogida y albergue de viajeros y caminantes. En la época son citadas siempre por el nombre de *casas-venta* y se diferencian de las *casas-mesón* por el hecho de estar ubicadas en el ámbito rural. Durante los años finales de la Edad Media fueron muy abundantes en todas las rutas; sin embargo, no parecen haber estado dispuestas por etapas, es decir, tan alejadas entre sí como para que de una a otra venta transcurriera una jornada completa de viaje, sino más próximas, de manera que para los viajeros fuera posible acogerse a la más cercana en cada momento del trayecto.

54. 1503.03.01, AHPC, PN, 14-39, 15, 26v.

55. R. CÓRDOBA, *La industria medieval de Córdoba*, 281.

56. 1463.s.d., AHPC, PN, 14-2, 388r.

La distancia entre unas y otras es difícil de establecer porque desconocemos la nómina completa de ventas; muchas de ellas se despoblaban mientras otras aparecían y nunca tenemos la seguridad de que las atestiguadas para un camino determinado funcionaran todas al tiempo. En todo caso, eran muy abundantes; en el primer tramo del camino de Córdoba hacia Los Pedroches y Extremadura, que constaba de unos 35 kms., parece que hubo al menos cinco ventas a finales del siglo XV; cuando el camino se dividía, el ramal hacia Pozoblanco y Pedroche por Villaharta, unos 40 kms., estaba jalonado por seis ventas, mientras que el de Fuente Obejuna, de otros tantos kms., lo estaba por ocho. Estos eran caminos importantes, muy frecuentados, donde el número de ventas debía ser mayor que en los de carácter secundario, pero pensamos que la proporción de estas instalaciones debió ser parecida en los caminos de Córdoba a Sevilla por la margen derecha del Guadalquivir, de Ecija, de Castro del Río o de Montoro.

Los nombres por los que las ventas eran conocidas hacían referencia generalmente al lugar donde estaban instaladas o al nombre de sus propietarios. En ocasiones asumieron el nombre del pago o campo en que se instalaban, como en el caso de las ventas de Linares (junto a la ermita de Santa María de Linares), los Santos (pago de los Santos de la Jarilla), Peruétano (en la Nava del Peruétano, término de Ovejo) o Nava del Rey (en la Nava del Rey, término de Espiel).

Otras veces adoptaron el de un accidente geográfico o característica física de sus inmediaciones, caso de aquellas ventas que llevan el nombre de los ríos o arroyos junto a los que se ubicaron (venta del Guadalbarbo, en el camino de Villaharta; venta de Guadanuño, en el camino de Villaviciosa; venta de Casas, junto al río homónimo, en el camino de Adamuz a Torremilano; venta de Guadarromán, en el camino de Almodóvar, de alguna fuente cercana (venta de la Fuente de la Araña, en término de Espiel; o de la Fuente del Madroñal, en término de Montoro) o de cualquier otro rasgo físico (venta de la Huerta, cercana a El Vacar; venta del Puerto, próxima al puerto del castillo de El Vacar; venta del Vado, junto al lugar por donde se vadeaba el Guadiato camino de Fuente Obejuna).

Una tercera posibilidad fue la de ser conocidas por el mismo nombre de la población en la que se instalaban (venta de Villaharta), de una población anteriormente existente en ese lugar (de Biandar, cercana a Belmez; o de La Parrilla, en Fernán Núñez) o de un cortijo cercano, por lo general al que pertenecía la tierra donde estaban ubicadas (venta del Carrascal, camino de Castro). Finalmente, también podían ser designadas por el nombre de sus propietarios, de quienes las habían edificado o fueron sus arrendatarios durante un prolongado período de tiempo (venta de Morán, en Campo Alto, camino de El Vacar; venta Lopillo, cercana a Villaharta; venta de Gines, más arriba del citado pueblo; venta del Desbarbado, en término de Espiel; o venta de Cárdenas, cercana al arroyo Guadafín).

La licencia para edificar y poblar una venta era concedida por el cabildo a cuyo municipio perteneciera el término donde iba a ser ubicada. Solía concederse siempre y cuando la instalación de la venta no supusiera un problema para

los vecinos más cercanos, bien por estar situada demasiado próxima a otra venta, bien por instalarse en terrenos inapropiados para ello.⁵⁷

Pero más importante que conocer sus nombres o ubicación es establecer las funciones que las ventas cumplían. La primera y más obvia era la de servir de albergue a los caminantes: mercaderes, arrieros, carreteros, recueros, peregrinos de todo tipo que transitaban los caminos y que necesitaban comer y dormir a lo largo de las diferentes etapas de su viaje. Pero, con ser fundamental, no era ésta la única función de las ventas; junto a ella destaca el trascendental papel económico por ellas jugado como centros de comercialización y distribución de productos en el ámbito rural.

En ese sentido, las ventas sirvieron, por ejemplo, como lugares de venta de vino. Cuando se arrendó la venta de Villaharta en 1495 su propietario entregó al ventero “el lagar y la pila para que pueda coger su vino” y tenerlo en la bodega para vender; y, además, en varias ocasiones los arrendadores de una venta se comprometieron a satisfacer el total o parte de la misma en especie, entregando a su propietario determinadas cantidades de vino al año a los precios que se vendiere en ese momento en las ventas más cercanas.⁵⁸ En las ventas no solo se comercializaba el vino, sino diversos productos de la tierra, tales como madera, lana y otros bienes, por lo que podemos suponer que estas instalaciones servían como punto de venta de alimentos, ropas y materiales necesarios a los campesinos de las inmediaciones.⁵⁹

La función económica de las ventas se evidencia también por el hecho de que casi siempre se presentaban unidas a explotaciones agrícolas de pequeño tamaño que supondrían un aporte de ingresos complementarios a sus mantenedores. Casi todas las ventas eran arrendadas junto a parcelas de tierra, monte, pozos o arroyos utilizados para instalar en ellas algún tipo de cultivo. Por ejemplo, las ventas del Desbarbado, Guadanuño, Morán y Villaharta iban siempre acompañadas de sendas explotaciones de vides, de donde sus arrendadores obtendrían el vino que luego comercializarían en la venta o unirían al pago en especie de la renta; las de Lopillo y Fresnedoso, de explotaciones colmeneras, cuya miel debía ser vendida también en dichas ventas; las de Linares, el Peruétano y Cárdenas, de terrenos que lo mismo podían ser dedicados a cultivos cerealeros que hortofrutícolas; y, finalmente, la venta de

57. Por ejemplo, en 1499 el concejo de Córdoba la concedió a Alfonso de Zamora “para que en la heredad suya que está adelante de la venta de Morán, cerca del camino real, pueda hacer una venta sin perjuicio de tercero” (1499.11.20, AMC, LAC 7, 19, 2).

58. Miguel Sánchez de Lara se compromete a abonar a Esteban Pérez de Molina la renta de la venta de Morán en catorce arrobas de vino de yema anuales que le debe dar “al precio que se vendiere cada azumbre de vino en la venta de Linares o en la venta de los Santos” (1490.10.14, AHPC, PN, 14-25, 2, 38v); Cristóbal Ruiz debe pagar en cien arrobas de vino de yema la renta anual de la venta del Peruétano “y que le acuda con cada arropa en razón de como se vendiere el vino por las ventas más cercanas” (1492.03.15, AHPC, PN, 14-27, 5, 26v).

59. Miguel Sánchez de Lara debe pagar a Alfonso Rodríguez de Villacarrillo once piemas de tijeras por la renta de la Venta de la Huerta (1491.01.06, AHPC, PN, 14-26, 17, 5v); Pedro de Rojas vende a dos mercaderes burgaleses 350 arrobas de lana merina que les entregará en la venta de San Andrés, cerca de Almodóvar del Río (1498.05.19, AHPC, PN, 14-34, 28, 8r).

La Parrilla “con la caza que corre y vuela y con el ejido que le pertenece”, de forma que conejos, perdices, zorzales y otras especies habitualmente cazadas en las tierras de Córdoba en el siglo XV serían también redistribuidas a partir de dicha posada.

Destaca, por tanto, la estrecha conexión existente entre estas casas-venta y el ámbito rural circundante y ello explica las importantes funciones de índole económica que ejercieron. Por ello, las ventas no solo fueron punto de encuentro de viajeros, sino centros de atracción de pobladores que, al amparo de tales núcleos, se fueron estableciendo en un lugar dando origen, en muchas ocasiones, a la formación de auténticas aldeas o incluso villas. Buena muestra de ello lo constituyen la localidad de Villaharta –surgida en torno a las ventas que ocupaban esa zona desde, al menos, el siglo XV– y la aldea de El Vacar –mantenida al calor de las posadas que se ubicaban allí, al parecer desde época musulmana–.

De forma paralela, resultó habitual que una antigua aldea o localidad despoblada quedase, al menos durante algún tiempo, bajo la forma de venta, como ocurrió en el caso de la venta de La Parrilla, cercana a Fernán Núñez, y en el de la venta de Biandar, en término de Belmez, resto perviviente durante la Baja Edad Media de la población islámica de Benaidar –instalada en el Alto del Castillo, a cuyo pie se situó luego la venta– y preludio, a su vez, de la actual aldea belmezana de El Hoyo.⁶⁰ Otras ventas surgieron cerca de los cortijos –al fin y al cabo, pequeños núcleos de población ya existentes– que eran atravesados por las principales rutas, como el cortijo de Luis González de Luna, camino de Ecija y Sevilla, o el de Teba, propiedad de Luis de Hínestrosa, camino de Castro del Río y Granada.⁶¹

En cuanto a la estructura de estas casas-venta, lo habitual fue que estuviesen compuestas por más de un edificio, a veces separados, a veces unidos entre sí, uno que serviría de estancia para los viajeros y otro para los animales. El primero solía contar con una cocina dispuesta a la entrada de la casa y con una serie de dependencias anejas, tales como habitaciones para la vivienda de ventero y servidores y dormitorios para huéspedes.⁶² Los establos estaban acondicionados para el albergue de las bestias de carga de los viajeros, pero también para la estancia de los animales del ventero, pues resultaba habitual que éste mantuviera allí sus propias acémilas, vacas o cerdos, que servían para la alimentación familiar o el trabajo en la venta.⁶³ Contaban, como elemento principal, con pesebres para el alimento de los animales y solían estar constituidos por una

60. En 1492 aparece un tal Alfonso Márquez, aserrador, “morador en la venta de Biandar”, suministrando a un carpintero de Córdoba cierta cantidad de madera de encina para hacer tornos de hilar, lo que evidencia que ya en esa época se estaba constituyendo un núcleo de población en torno a la misma (1492.03.22, AHPC, PN, 14-27, 1, 5r).

61. 1496.11.07, AMC, LAC 4, 19, 2 y 1499.04.08, AMC, LAC 7, 19, 2.

62. En un arrendamiento de la venta de Guadarromán se establece “que Fernando López sea tenido de dar un asnado, caña y materiales, para el reparo de la pared que está a la entrada de dicha venta donde se ha de hacer la cocina” (1484.06.14, AHPC, PN, 14-19, 3, 27r).

63. Los arrendadores de las ventas de Gines y La Parrilla aparecen alquilando sendos asnos, junto con la venta, empleados para traer leña y materiales a la misma, mientras que el de la venta de Villaharta recibe junto a la casa una cierta cantidad de cabras (1496.10.24, AHPC, PN, 14-32, 1, 25v y 1488.01.12, AHPC, PN, 14-23, 1, 15r).

estancia cerrada mediante asnados de madera y techumbre de teja bajo la cual se disponía el espacio para las bestias.⁶⁴

Entre el personal de la venta, destacaba el ventero y su familia, arrendadores de la misma, pero tenemos que pensar que hubiera otros empleados encargados de su mantenimiento: cocineros, mozas de servicio, mozos de establo. En las ventas pequeñas, es posible que la misma familia realizara todas esas funciones, pero las más grandes tuvieron que contar con asalariados como demuestra la contratación, por parte de Ruy López —arrendador de la venta de Guadanuño—, de un tal Juan de Talavera, natural de aquella villa toledana, para servirle por tiempo de un año, a cambio de la manutención y de 2.300 mrs., como “casero” en su venta.⁶⁵

Las ventas no fueron nunca instalaciones tan valiosas como los molinos o los batanes; las rentas que proporcionaban eran bastante modestas y ese es el motivo de que entre sus propietarios no se encuentre el absoluto predominio de individuos pertenecientes a la nobleza o al alto clero que hallamos en los primeros. Muchas ventas cordobesas pertenecían a sectores medios de la sociedad, aunque también las había de instituciones monásticas (caso del convento de Santa María de las Dueñas, propietario de la venta Morán) e individuos ligados a los sectores privilegiados de la sociedad: Alfonso de Cárcamo poseía la venta Nueva; el alcalde Pedro de Cárdenas, la que llevaba su nombre; Egas Venegas, las del Desbarbado y Nava del Rey; Diego Fernández de Córdoba, alcaide de Almodóvar y veinticuatro de la capital, la de Guadarromán. Sus arrendadores eran, en la mayor parte de los casos, personas de categoría social media y vecinos de Córdoba o de las villas cercanas a los puntos de instalación de cada venta. Diversos vecinos de la capital mantuvieron arrendadas ventas del término de Córdoba durante los años finales del siglo XV (Linares, Morán, Santos, Guadanuño, Gines, Nava del Rey, Guadaromán), aunque aparecen dos vecinos de Villaharta y uno de Pozoblanco como arrendadores respectivamente de las ventas Nueva, Villaharta y Lopillo.⁶⁶

Las rentas satisfechas por estos venteros a los propietarios de las instalaciones presentaban una gran variedad, pues estaban en función de la categoría de la venta, su volumen de negocio, su extensión; usualmente mantienen una media en torno a 3.000-4.000 mrs. anuales. Por la misma época, los propietarios de un batán obtenían en torno a los 10.000 mrs. y los de un molino harinero —al menos de las grandes aceñas movidas mediante rueda hidráulica vertical—, entre 15.000 y 20.000 mrs. Las rentas debían ser abonadas de forma fija, al margen del negocio que se

64. Fernando Pérez arrienda a Pedro Tirado la venta de Lopillo “con las pesebreras bien reparadas para que así las deje al final del tiempo del arrendamiento” (1497.06.24, AHPC, PN, 14-33, 4, 2r) y en un arrendamiento de la venta de Villaharta los arrendadores se obligan “a hacer junto a las dichas casas venta una caballeriza de zanja con su cimientto de piedra de una tapia en alto y lo otro de tapiería con su cal, de la altura que conviniere para juntarla con las dichas casas, enmaderada con veinte asnados y con su caña y teja” (1489.07.29, AHPC, PN, 14-24, 3, 32r).

65. 1488.08.08, AHPC, PN, 14-22, 10, 6r.

66. 1484.06.s.d., AHPC, PN, 14-19, 3, 24v; 1490.03.04, AHPC, PN, 14-25, 1, 2r; y 1483.10.24, AHPC, PN, 14-18, 9, 4r.

hiciera cada año en la venta, según manifiesta uno de los contratos de arrendamiento de la venta Lopillo al manifestar que los arrendadores “sean obligados a pagar la renta a su riesgo y aventura, aunque los caminos no se anden por aguas o secano u otra esterilidad”. Por lo que respecta a los precios de compraventa de estas instalaciones, es poco lo que sabemos, pues tan solo conocemos cuatro contratos que indican el precio por el que fueron compradas: 11.000 mrs. la venta del Vado, 25.000 la de Villaharta, 28.000 la venta Lopillo y 33.000 la de los Santos, cantidades que, con ser importantes, se mantienen tan lejos como los alquileres de las pagadas por molinos y batanes.

Mesones y posadas de Córdoba.

En consonancia con las funciones desempeñadas por las ventas en los caminos están las que los mesones o casas-mesón, como se las conoce en la época, realizaban en las ciudades y pueblos. Se trataba de grandes edificios que, según J.M. Escobar, tenían una estructura parecida a la de las casas de extensas dimensiones, adaptando sus aposentos para el hospedaje de viajeros y caballerías.⁶⁷

Lógicamente, los mesones solían disponerse en las vías urbanas más concurridas por viajeros y comerciantes. En ese sentido, los existentes en Córdoba a fines del siglo XV se concentraban de manera fundamental en la llamada “carra del puente”, un largo trayecto que, partiendo desde las puertas orientales de la ciudad (Baeza, Andújar), atravesaba la misma en dirección Este-Oeste siguiendo en paralelo el curso del río y enlazaba los caminos hacia el Norte y el Este con los que partían hacia el Sur y el Oeste a través de las puertas del Puente, de Sevilla y de Almodóvar. Era el gran eje comercial de Córdoba, por el que atravesaban las mercancías y los viajeros que iban de paso hacia la Baja Andalucía, y eran calles muy pobladas de artesanos y comerciantes. Por ello, de los mesones que tenemos atestiguados para la Córdoba del siglo XV, casi la mitad se instalaban en esta zona, en las collaciones de Santa María y San Nicolás de la Axerquía; los restantes lo hacían en calles comerciales, también muy transitadas, o en los arrabales próximos a la misma.

Aunque resulta imposible conocer, por el momento, el conjunto completo de mesones en funcionamiento en la capital durante los últimos años del siglo XV, sabemos que su número superaba la treintena. En la collación de Santa María conocemos los mesones del Tinte, Lámpara, Albendea, Cádiz (junto a la Alhóndiga) y de los Barqueros. En la de San Nicolás de la Axerquía, los de Trenas, Madera, Alfalfa, Paja, Mesoncillo, Mármol, Dos Puertas, Doña Teresa, Monjas y Rincón. En la collación de San Pedro se ubicaban el mesón de la Ceniza, plaza de la Corredera (¿mesón de Pedro Chico?), La Torrecilla, La

67. J.M. ESCOBAR, “Posadas y mesones de la Córdoba bajomedieval”, *Boletín de la Real Academia de Córdoba*, 103, (1982), 131-138 y *La vida urbana cordobesa. El Potro y su entorno en la Baja Edad Media*, Córdoba, 1985, 70-82. En ambos trabajos el autor estudia y describe los mesones ubicados en el antiguo barrio de San Nicolás de la Axerquía.

Odrería y Nuño de Avila. En San Andrés, había tres en la calle del Pilar de San Pablo, cerca del convento de Santa Marta, y uno más en la calle Carnicería. Otros en la collación de Santa Marina (mesón de la Viuda), plaza de San Salvador y el del Limón. Situados extramuros había uno en el arrabal de la collación de San Nicolás de la Villa, colindante con la ermita de Santa María de las Huertas; en el arrabal de Santa Marina, junto a la Torre de la Malmuerta; en el de San Antón, cerca de la Fuensanta; y en el de Santa María, en la zona conocida por el nombre de Los Corrales, al otro lado del Puente Mayor.

Por supuesto, fuera de la propia Córdoba conocemos algunos otros, como los ubicados en Puente de Alcolea y Santa María de Trassierra (aldeas ambas de la capital), junto al Puente de Montoro, en Villaharta, Las Posadas, Castro del Río (mesón Blanco) o Pozoblanco. En realidad, todas las villas tenían sus correspondientes mesones, instalados, como los de la capital, en aquellos lugares más frecuentados por el paso de mercancías y viajeros.

Los nombres de todos estos mesones rara vez aparecen, pues lo normal es que fueran citados por el emplazamiento físico que ocupaban en una determinada villa o calle, pero cuando lo hacen no difieren sustancialmente de lo que ya hemos visto para el caso de las ventas: algunos fueron conocidos por sus características externas (mesón de las Dos Puertas, Mesoncillo); otros por su lugar de emplazamiento o por algún elemento llamativo a ellos asociado (mesón de la Lámpara, del Rincón); algunos otros por los nombres o la categoría de sus propietarios (mesón de Albendea, de la Viuda, de doña Teresa, de las Monjas o de Trenas, que debe su nombre a uno de sus arrendatarios, Juan Ruiz de las Trenas); y, finalmente, un último grupo parece haber sido designado por el tipo de productos que eran comercializados en su interior o en sus proximidades (mesones del Tinte, del Mármol, de la Alfalfa, de la Madera, de la Ceniza y de la Paja).

Desde el punto de vista de su estructura física y organización interna, nos remitimos a los trabajos de J.M. Escobar. Generalmente se trataba de grandes edificios a cuyo interior se accedía a través de una gran portada⁶⁸ que daba paso a una pequeña estancia denominada portal o casa-puerta; de ahí se accedía al patio, de suelo empedrado, a cuyo alrededor se disponían las dependencias para acoger a los viajeros y a sus animales. El patio se encontraba rodeado de las caballerizas y establos, la cocina y comedor, las dependencias del mesonero y su familia y, cómo no, las diferentes habitaciones para los huéspedes que recibían el nombre de cámaras o palacios; en el patio solía estar también ubicado el pozo,⁶⁹ las pilas y las escaleras que comunicaban la planta baja con los corredores voladizos que daban al patio y en los que se disponían también cámaras para los viajeros. Casi todos los mesones importantes contaban con dos plantas unidas

68. En ocasiones había dos o tres puertas a la calle, como en uno de los mesones de Trassierra (1495.07.02, AHPC, PN, 14-31, 22, 5r) y en el llamado de las Dos Puertas, de la plaza del Potro.

69. Por lo general todos los mesones poseían pozos de los que surtirse de agua: al arrendar el mesón de la torre Malmuerta el dueño se obliga a dar agua de otro pozo que posee si falta la del pozo del mesón (1495.04.15, AHPC, PN, 14-30, 5, 15r).

mediante escaleras de piedra y ladrillo que enlazaban las diversas zonas de aposentos, todos ellos aislados mediante sus puertas de madera con cerradura propia;⁷⁰ el suelo de estos aposentos solía ser de ladrillo o terrizo, reservándose el empedrado para los patios, caballerizas y dependencias comunes de la planta inferior. Los techos estaban constituidos por asnados de pino, vigas de madera que apoyaban sobre ambas paredes, en tacas o sobre el lomo del muro y sobre las que se armaba el entramado.

Un elemento sumamente importante en todo mesón era el constituido por las caballerizas y establos, por cuanto de ellos dependía el acomodo de las bestias que era tan importante para los mercaderes y viajeros como el de los propios hombres. Las caballerizas solían estar constituidas por una amplia dependencia cubierta mediante asnados de pino que formaban el techo a un agua si la misma se encontraba unida al resto del mesón; en su interior se disponía la paja y los pesebres para dar alimento a los animales. En esos establos no solamente se cuidaba de las bestias de las personas hospedadas, sino que el mesonero podía tener en guarda otros animales que diversos vecinos de la ciudad le dejaban para su mantenimiento, bien por estar enfermos, bien porque sus dueños tenían que ausentarse de la villa, etc. En 1497 el mesonero Pedro López tenía en su poder un asno pardillo que le había dejado Pedro Tamajón, recuero, con el encargo de que un albéitar lo curase; y en el mesón de Los Corrales, del arrabal de Santa María, un vecino de Villapedroche dejó tres bueyes para vender –que luego resultaron ser robados– y que Alfonso Ruiz, mesonero del mismo, tomó en su casa “a corralaje” hasta que se vendieron.⁷¹

En ese sentido, los mesones no solo disponían de caballerizas y establos, sino de corrales donde los mesoneros o sus allegados criaban sus propios animales como complemento de la economía familiar. Corrales para criar ganado son citados junto a los mesones del arrabal de San Nicolás de la Villa, de la Torre de la Malmuerta y de la calle de Potro; en un arrendamiento de este último, realizado el año 1492, el arrendador se compromete a “adobar la caballeriza lo que fuere necesario y alzar las paredes del corral de manera que pueda criar gallinas”.⁷² La costumbre de que los mesoneros criaran sus propios animales (gallinas, cerdos, palomas) cerca o junto a los de los huéspedes de sus mesones ocasionó no pocos problemas, puestos de relieve por las ordenanzas municipales de Córdoba y de otras ciudades coetáneas, en el sentido de que dichos animales eran mantenidos con la cebada y el pienso destinado a las bestias de los viajeros y abonado por ellos. Este conflicto aparece testimoniado en un capítulo de las ordenanzas cordobesas de 1435 por el que se prohibía a los mesoneros tener puercos o gallinas en sus posadas, debido a que comían la cebada de los caballos y mulas de quienes allí se hospedaban.⁷³ Prohibición que se hizo extensiva a

70. Como tenemos testimoniado en el mesón del arrabal de San Nicolás de la Villa (1496.06.05, AHPC, PN, 14-32, 21, 13v).

71. 1497.08.12, AHPC, PN, 14-33, 22, 201r y 1488.10.12, AHPC, PN, 14-23, 12, 3v.

72. 1492.03.06, AHPC, PN, 14-27, 5, 7v.

73. Ordenanzas de 1435, AMC, Libro de Ordenanzas 1^o, ff. 33v-34r; M. GONZÁLEZ, “Ordenanzas del concejo de Córdoba (1435)”, *Historia. Instituciones. Documentos*, 2, (1975), 279.

otras ciudades de la época, como es el caso de Carmona, cuyas ordenanzas disponían “que ningún mesonero sea osado de traer gallinas ni aves por sus casas y mesones, ni puercos chicos ni grandes, salvo que los tengan en sus corrales apartados y con sus cerraduras y los puercos los tengan atados, de manera que no se suelten y (salgan) fuera de las caballerizas”.⁷⁴

Esta función económica se veía complementada por otras que tenían como centro los mesones, donde era frecuente que se dispusieran lugares para la realización de actividades tan diversas que iban desde la mancebía hasta la venta de frutas y verduras. Lógicamente, al estar situados en lugares de mucho tránsito y de paso de viajeros, los mesones aparecen unidos en no pocas ocasiones al desempeño por parte de las “mujeres del partido” del oficio más viejo del mundo. Si antes hemos dicho que la mayor parte de los mesones de Córdoba estaban instalados en la calle del Potro, lo mismo debemos decir de las prostitutas de la época, que residían y trabajaban de forma mayoritaria en boticas –pequeñas habitaciones en casas de pisos– instaladas en dicha calle, uno de cuyos sectores o callejas era conocido como “de la Mancebía”. Por eso no sorprende que algunos mesones se acostumbraran arrendar junto con las boticas ubicadas en las inmediaciones, como en el caso del mesón de la Madera, en el Potro, “que tenga sus boticas con las puertas enhiestas y con sus cerraduras”.⁷⁵

Pero no es esa la única actividad económica que aparece ligada a los mesones. En otras ocasiones, fueron arrendados junto con tiendas para la venta de determinados productos, como las que aparecen vinculadas al mesón de la Madera, o con zonas de venta pertenecientes al mismo mesón, caso del lugar para vender fruta que poseía el de San Salvador;⁷⁶ o, incluso, con zonas de trabajo, como los lugares que el propietario del mesón del Mármol tenía arrendados en 1490 a un herrador y a un cambiador que realizaban sus oficios en dependencias del citado mesón.⁷⁷

Más aún que en el caso de las ventas se percibe la intervención de los sectores más privilegiados de la sociedad en el dominio de los mesones urbanos. Si en aquel caso decíamos que existía un nutrido grupo de propietarios que parecen haber pertenecido a los sectores medios de la sociedad, en el caso de las casas mesón sus

74. M. GONZÁLEZ, *Ordenanzas del concejo de Carmona*, Sevilla, 1972. Título de los mesoneros y venteros, cap. 4º, 154.

75. 1491.02.14, AHPC, PN, 14-25, 9, 82r.

76. 1491.02.14, AHPC, PN, 14-25, 9, 82r y 1493.03.15, AHPC, PN, 14-28, 5, 42v. En 1492 Diego Rodríguez alquila de Lázaro Ruiz, frutero, todas las cámaras de las casas mesón de la plaza de San Salvador donde se vende la fruta, con parte de un portal de dentro del dicho mesón para tener en él tres banastas mayores y lugar a la puerta para que esté un tabaque y una mujer por él (1492.06.22, AHPC, PN, 14-27, 6, 32r).

77. 1490.02.01, AHPC, PN, 14-25, 11, 22v. En realidad, es totalmente lógico que muchos herradores trabajaran a las puertas de los mesones, por el gran número de caballerías allí albergadas; así el mesonero Pedro López, vecino de la collación de San Nicolás de la Axerquía, arrendó al herrador Bartolomé Ruiz, vecino de la de Santa María, un poyo a la puerta de su mesón “donde pueda meter y sacar su herraje y arca y usar de su oficio, así en la puerta y calle del mesón como dentro de él”, durante cuatro años y por una renta anual de 1.200 mrs. (1498.01.09, AHPC, PN, 14-34, 3, 23v). La ubicación junto a los mesones de oficios relacionados con el cuero y el metal ha sido destacada por J.M. ESCOBAR, “Posadas y mesones de la Córdoba bajomedieval”, 133.

dueños eran, mayoritariamente, instituciones religiosas y personajes de la oligarquía local. La Iglesia catedral poseía el mesón de la Paja y el de la plaza del Salvador; el monasterio de Santa María de las Dueñas, uno de los mesones del Puente de Alcolea y el toledano de Santa Isabel de los Reyes, otro de la misma aldea, al menos hasta 1491. Diversos caballeros veinticuatro de Córdoba aparecen como propietarios de mesones: Luis de Angulo del mesón del Tinte; Diego López de Sotomayor y Cristóbal de Mesa, por mitades, del mesón de la Lámpara; Fernando de los Ríos, del mesón de Los Corrales; Egas Venegas, señor de Luque, del mesón del Rincón.

Que la nobleza y el clero estuvieran interesados en su control constituye el mejor indicio de que los mesones producían elevadas rentas a sus propietarios. Si en el caso de las ventas asignábamos una media de 3.000-4.000 mrs. anuales, en el de los mesones dicha renta debe ser elevada hasta los 8.000-9.000 mrs., es decir, muy cercana a la producida por los batanes. Aunque tenemos testimonios de mesones cuyas rentas no superan los 3.000-4.000 mrs. (mesón del Rincón, de San Andrés, de la Corredera o de Los Corrales), otros elevaban sus rentas por encima de los 10.000 mrs., como es el caso de los del Mármol y de la Paja. Y lo mismo se evidencia por sus precios de compra-venta; si para las casas venta éstos se situaban entre los 20.000-30.000 mrs., en el único caso que tenemos testimoniado para los mesones, el mesón de la Lámpara fue vendido en 1493 por 50.000 mrs. Aunque evidentemente esos precios oscilaban de forma notoria según las dimensiones y el volumen de negocio generado por cada instalación.

LOS RIESGOS DEL CAMINO: ROBOS Y DELITOS CONTRA LOS VIAJEROS.

Para concluir este repaso sobre viajes y comunicaciones por tierras de la Córdoba medieval me gustaría insistir en un aspecto, no por evidente mejor conocido, como es el de los grandes peligros a los que transportistas y mercaderes se encontraban expuestos en el curso de sus viajes. Esos peligros procedían en parte del carácter mismo de las comunicaciones medievales (incidencia de los fenómenos naturales, mal estado de los caminos, fragilidad de embarcaciones y puentes, etc.), pero eran sobre todo el resultado de la delincuencia llevada a cabo a lo largo y ancho de las rutas por grupos de maleantes.

Dicha violencia se expresaba mediante dos modalidades principales: los robos de mercancías, dinero, ganado u otros bienes a los que los viajeros se veían sometidos y las heridas recibidas en el curso de esos asaltos o de riñas mantenidas con otros individuos. Y ambos delitos (robos y agresiones) se produjeron en dos marcos principales: el rural, es decir, en mitad de los caminos en lugares despoblados; y el urbano, especialmente en los mesones de las ciudades, lugares de notoria peligrosidad tanto por el tránsito de personas y animales forasteros que registraban durante todo el día como por presentarse en la mayor parte de las ocasiones unidos a zonas urbanas marginales muy conflictivas. Como antes destacábamos, los mesones solían estar ubicados cerca de las mancebías, de los baños, de las tabernas, en zonas de intensa actividad comercial, todo lo cual dotaba a su entorno de un mundo marginal compuesto de rufianes, ladrones, estafadores y vividores de todo tipo que

constituían una grave amenaza para los caminantes. En este sentido, resulta tremendamente expresivo el testimonio conservado entre las actas notariales de la capital sevillana según el cual un tal Juan García, salinero del Puerto de Santa María, tras llegar a Sevilla con un mandamiento para apresar a tres ladrones, los había buscado “por esta ciudad y por los mesones y tabernas y mancebía y por la ribera y en Triana y por otras muchas partes”, lo que demuestra que esas eran las zonas más marginales de la ciudad y donde se pensaba que había una mayor probabilidad de que hallaran refugio los ladrones.⁷⁸

Por ello no sorprende que aparezcan repetidas menciones de robos y peleas ocurridos en el interior o en la proximidad de los mesones urbanos. Por ejemplo, es frecuente que aparezcan denuncias sobre el robo de ciertos objetos o dinero de que han sido víctima los particulares hospedados en estos albergues;⁷⁹ como lo es también que se denuncie el robo de ganado ocurrido en los mismos o el tráfico de ganado robado por su interior.⁸⁰ Además, esa violencia no se refiere tan solo a las posadas y mesones, sino a esos ámbitos marginales situados en sus cercanías y donde es frecuente que ocurran todo tipo de hechos delictivos.⁸¹

También es frecuente que aparezcan testimonios de robos y asaltos ocurridos en los caminos, mientras arrieros y carreteros transportan sus mercancías de una ciudad a otra. En este sentido, conocemos la existencia de auténticas bandas organizadas de malhechores dedicadas al asalto de los viajeros⁸² y de numerosos robos y enfrentamientos armados acaecidos en los caminos.⁸³

78. 1495.03.16, APS, 15.6, 257v.

79. Y de ello tenemos numerosos testimonios: a Sancho Ibáñez de Mallea, mercader vizcaíno, le robaron 30.000 mrs. en un mesón de Lora del Río, de lo que acusó al mesonero Alvaro de La Guardia que se los hurtó “estando durmiendo en su mesón habiéndole dado en guarda la dicha barjoleta con los dichos maravedís” (1485.07.27, AHPC, PN, 14-20, 7, 88r); Gonzalo de Guadalcanal hurtó un enrique a Diego de Alcalá, arriero, en el mesón de la Paja (1476.04.13, AHPC, PN, 14-12, 12, 7v); y un vecino de Cuenca, hospedado en el mesón de la Madera, hurtó una espada perteneciente a Juan García de Ramos (1470.03.10, AHPC, PN, 14-6, 5, 21v).

80. Como ocurrió en los casos de Juan Torrellat, valenciano, a quien le fue hurtada una mula en el mesón de Santa María de las Huertas, extramuros de Córdoba (1490.07.07, AHPC, PN, 14-25, 5, 41v) y de Juan Serrano, vecino de Sevilla, quien tomó tres acémilas a Pedro Serrano, acemilero, en el sevillano mesón de los cordobeses de la Puerta de Triana, aduciendo que le habían sido previamente hurtadas por Diego Contreras y Alfonso el Rufo, cerca del pilar de Baena, mientras se encontraban vendiendo fruta en Castro del Río (1477.09.07, AHPC, PN, 14-13, 14, 27v).

81. En agosto de 1485 se registró un enfrentamiento entre un tal Diego y Pedro de Villarreal, de resultados del cual el primero dió el segundo dos heridas en la pierna izquierda y en la cadera, en la calle de la Mancebía de Córdoba por haberse Diego negado a pagar lo que debía a Catalina Páez la valenciana, mujer del partido, tras haber dormido con ella y haber intentado el tal Pedro, posible rufián de Catalina, hacerle abonar dicho importe (1485.08.13, AHPC, PN, 14-20, 7, 104v).

82. El viejo problema del bandolerismo andaluz debía de registrarse ya durante esta época aunque no tengamos menciones explícitas de ello, por cuanto hallamos testimoniada en los protocolos cordobeses la noticia del apresamiento y ejecución de una de estas bandas de salteadores: “Sábado siguiente, doce de enero, degollaron por salteadores a Porras, a Guzmán y a Sotillo en los Escribanos y ahorcaron a otro su compañero en Casablanca” (1471.01.12, AHPC, PN, 14-7, 12, 18v).

83. A Pedro Catalán, arriero, le fueron robados a legua y media de Santa Eufemia, “bajo la posada que dicen de Pedro Cobo”, todas sus bestias y 4.000 mrs. (1476.06.04, AHPC, PN, 14-12, 12, 51r); a Juan de Niebla, un sedero vecino de Sevilla, le robaron, yendo desde Mairena del Alcor a Jerez

Y no solo debieron ser frecuentes las agresiones físicas, las muertes y los robos acaecidos en el curso de los viajes, sino también las estafas y engaños infligidas a los viajeros por gentes del hampa urbana. Para el caso de Córdoba, contamos con un testimonio sabrosísimo sobre un delito de estafa, con el que quiero poner punto final al presente estudio, ocurrido en enero de 1488 y cuyo contenido transcribo a continuación íntegramente por el enorme atractivo que posee:

“Pascual de Sepúlveda, recuero, vecino de Sepúlveda, dijo que él vino a esta ciudad a llevar aceite para la ciudad de Segovia y llegó a ella el miércoles pasado viniendo de la ciudad de Écija de cargar con sus mulas cierto salitre para el rey y la reina nuestros señores. Y estando en la puerta del mesón del Mármol llegaron a él dos hombres, el uno que se dijo Morales y el otro Farfán, y le preguntaron de dónde era y él dijo que de Segovia, y ellos le dijeron que el uno era de Segovia y el otro se hizo como portugués, y le dijeron si quería comprar cuartos de a cuatro que se los darían a tres mrs. porque en su tierra no se entendían con aquella moneda y él les creyó y lo llevaron con palabras falsas al campo por la Puerta de Martos adelante y le dijeron que no querían dar los cuartos sino a cuatro. Y luego los dichos Morales y Farfán comenzaron a jugar en el suelo con ciertas piedras y que había hechas unas rayas en el suelo y luego el dicho Morales le dijo “jugad por mí y por vos que yo os aguardaré” y él dijo que no sabía jugar y Morales le dijo “jugad por mí y por vos que aunque juegue pajas le ganaremos” y él como hombre simple que no sabía bueno ni malo le engañaron en el dicho juego, y jugaba con el dicho Farfán y Morales le esperaba y ni sabía cuando ganaba ni cuando perdía, los cuales le tomaron y robaron en el dicho campo 1.260 mrs. en un castellano, un ducado y trece reales. Y después que se los arrebataron y tomaron díjoles “quiero ir a dar queja a la justicia” y ellos dijeron “vámonos el uno por una calle y el otro por otra que aquel no nos conozca” y entonces se fueron y nunca más los vió”.⁸⁴

de la Frontera, la carga que llevaba (1493.06.14, APS, 15.6, 9r); finalmente, a Diego de Jerez ciertos pastores le dieron una pedrada en la cabeza cerca de la venta de Castañeda, camino de La Rambla, en el curso de una pelea habida entre ellos (1498.01.05, AHPC, PN, 14-34, 3, 14v).

84. 1488.01.08, AHPC, PN, 14-22, 11, 13v.