

# CHEMINS ET PONTS DU NORD DE LA CASTILLE AU TEMPS DES ROIS CATHOLIQUES

Par Jean-Pierre MOLÉNAT  
membre de la Section Scientifique

Il y a longtemps déjà qu'on a signalé l'intérêt porté par les Rois Catholiques à l'amélioration des chemins, et en particulier à la construction de ponts <sup>1</sup>. G. Menéndez Pidal a consacré une étude suggestive aux chemins à travers l'histoire de l'Espagne <sup>2</sup>. Le faisceau des chemins de pèlerinage menant à Saint-Jacques de Compostelle a été largement étudié <sup>3</sup>. On connaît les chemins et les ponts de Valladolid au XVI<sup>e</sup> siècle et les réparations apportées aux chemins de la Biscaye à la fin du XV<sup>e</sup> siècle <sup>4</sup>. De nombreuses histoires locales évoquent les travaux sur le pont de leur ville. Un érudit étudie avec grande précision les passages entre la Nouvelle Castille et l'Andalousie à travers les siècles <sup>5</sup>.

Nous nous proposons dans cet article un objectif un peu différent de tous ces travaux, d'ailleurs fort dissemblables. Notre souci à long terme étant d'étudier le développement économique des pays de la Couronne de Castille jusqu'au début du XVI<sup>e</sup> siècle, nous concentrerons ici nos regards sur cette infrastructure indispensable que sont les chemins et les ponts. Dans le cadre d'une région économique bien individualisée, autour du «pôle de croissance» de Burgos <sup>6</sup>, dans un rayon suffisamment

<sup>1</sup> Clemencín, *Elogio de la Reina católica doña Isabel*, Madrid, 1821, p. 243-258.

<sup>2</sup> *Los caminos en la historia de España*, Madrid, 1951.

<sup>3</sup> J. M. Lacarra, L. Vázquez de Parga, J. Uria, *Las peregrinaciones a Santiago*, 3 vol., Madrid, 1948.

<sup>4</sup> B. Bennassar, *Valladolid au siècle d'or*, Paris-La Haye, 1967. J. A. García de Cortázar, *Vizcaya en el siglo XV*, Bilbao, 1966.

<sup>5</sup> M. Corchado Soriano, *Pasos naturales y antiguos caminos entre Jaén y la Mancha*, in *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses* n° 38, 1963, p. 9 sq.; *El camino de Toledo a Córdoba*, nouvelle édition, Jaén, 1969.

<sup>6</sup> J. Pérez, *La révolution des «comunidades» de Castille*, Bordeaux, 1970, p. 44 - 54, utilise l'expression de «pôle de croissance» et montre que le Nord de la Castille est une région différente du centre castillan gravitant autour de Valladolid et Tolède. Les relations de Burgos avec la côte cantabrique, la collaboration avec Bilbao, empêchent de s'arrêter à la limite des pays castillan et basque.

vaste pour que les relations soient significatives, il s'agit de rechercher à la fois par quels chemins la ville commandait la région et s'assurait son approvisionnement et la circulation des marchandises, et si l'on peut discerner une sensible amélioration de l'infrastructure des communications dans la période qui nous intéresse.

Pour le réseau des chemins, la source classique, abondamment utilisée, est le guide des chemins de Villuga, édité à Medina del Campo en 1545<sup>1</sup>. Mais il n'est pas possible de s'en contenter pour la période et pour la problématique qui nous intéressent ici. Le moins grave est peut-être la date de ce guide: on peut supposer une stabilité des itinéraires entre le début et le milieu du XVI<sup>e</sup> siècle. On sait qu'un réseau de chemins ne se déforme que lentement. Encore faut-il démontrer que c'est bien le cas et ne pas l'admettre à priori. Il faut noter également que le guide de Villuga est succinct, et que des relations parfaitement attestées — au moins au début du XVI<sup>e</sup> siècle — n'y apparaissent pas<sup>2</sup>. Le plus grave est, pour notre propos, que Villuga ne dit jamais comment sont franchies les rivières: gué, barque, ponts de bois ou de pierre; il ne donne, à une seule exception près, pas d'indication sur le type de chemin dont il s'agit (*camino de los carros* et *camino de los caballos* de Valladolid à Tolède).

Il existe un document qui répond en partie à ces objections, bien que d'une exploitation délicate. Il s'agit du manuscrit de Fernando Colón, publié par A. Blázquez y Delgado<sup>3</sup>. S'il peut y avoir des doutes sur la date de certains renseignements consignés, on a la certitude qu'ils sont tous antérieurs à 1523, date à laquelle Charles-Quint intima à F. Colón l'ordre d'interrompre son travail. Celui-ci resta inachevé et le manuscrit est de surcroît incomplet: les renseignements ne peuvent être exhaustifs. Pour chaque localité décrite sont indiquées celles où l'on va à partir

<sup>1</sup> Carte d'ensemble dressée sur cette base par G. Menéndez Pidal, *op. cit.*; de même pour Burgos dans M. Basas Fernández, *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*, Madrid, 1963, p. 150.

<sup>2</sup> Deux exemples seulement ici. Dans le Nord, l'itinéraire de Burgos à la Biscaye par Valmaseda n'est pas mentionné. Entre les deux Castilles, Villuga ne donne pas de liaison à hauteur d'Avila et de Talavera. Pourtant dans les années 1510 les charretiers du royaume et le *concejo* de Mombeltrán se préoccupent de réparer le *Puerto del Pico*, dont un témoin déclare ... *es el mas seguido que sabe que ayga en los Reynos porque por el pasan para Sevilla viniendo de hazia Burgos e Valladolid e de toda Castilla la Vieja e de abaxo para ella ansy mismo de ganados y carretas...* Archives de Simancas, *Cámara-pueblos* legajo 13 et *Cámara-personas* legajo 5.

<sup>3</sup> F. Colón, *Descripción y cosmografía de España*, 3 vol., Madrid, 1908-1917. Nous citons toujours d'après cette publication. Sur la valeur du document et de son édition, voir en dernier lieu P. Ponsot, *Hernando Colón et son «Itinerario»*. Introduction à la carte du paysage agraire de l'Andalousie occidentale au XVI<sup>e</sup> siècle, dans cette revue, t. II, 1966, p. 73-87, et surtout T. Marín Martínez, *Obras y libros de Hernando Colón*, Madrid, 1970.

d'elle. Souvent il ne s'agit que des villages les plus proches, mais parfois se dessinent des relations à moyenne ou même longue distance. Fréquemment le mode de franchissement des cours d'eau est indiqué. Le document ne peut être utilisé seul, mais combiné à d'autres il est extrêmement précieux. On peut se servir aussi des récits de voyageurs <sup>1</sup>.

L'utilisation des cartes modernes au 1/50 000 et au 1/200 000 est indispensable. Mais surtout il faut avoir recours aux documents d'archives: archives municipales, en particulier livres d'*Actas municipales* quand ils existent; archives de Simancas surtout. Nous avons utilisé principalement deux sections de ces archives. Dans la *Cámara de Castilla*, les séries *Cámara-pueblos* et *Cámara-personas* contiennent les originaux de certaines requêtes adressées par des collectivités et des individus, les enquêtes menées à leur propos... Dans le *Registro General del Sello* (R. G. S.), les dispositions des organismes centraux de la monarchie, en particulier provisions du Conseil Royal, contiennent le résumé des requêtes qui en sont l'origine. Dans la section *Consejo Real*, certains procès traités devant le Conseil sont aussi fort instructifs <sup>2</sup>.

Ces documents témoignent d'abord des principes et des méthodes de l'administration. Parmi ces principes, celui qui revient le plus fréquemment peut-être est celui qui veut que ce soient les localités qui ont les chemins et les ponts sur leur territoire (*en cuyo término están*) qui en assurent l'entretien et la réparation <sup>3</sup>. Comme les *concejos* ont en général des ressources ordinaires (*propios*) insuffisantes, il en faut d'extraordinaires: répartition entre les habitants d'une certaine somme (*repartimiento*) ou taxe sur les subsistances (*sisa*). Comme le montant des sommes qu'il est loisible aux municipalités de percevoir par *repartimiento* ou par *sisa* sans autorisation royale est limité par la loi à une quantité très faible <sup>4</sup>, elles doivent solliciter l'autorisation: source précieuse de renseignements, en particulier dans le R. G. S. Le Conseil Royal ordonne aux *corregidores* d'enquêter sur l'utilité des travaux envisagés, les ressources de la municipalité, les sommes nécessaires... Si l'enquête est positive, l'autorisation est accordée. Si certains ensuite se plaignent que les travaux n'avancent pas, c'est encore au *corregidor* de veiller à leur exécution. Souvent aussi, le *concejo* intéressé demande que l'on fasse contribuer les localités

<sup>1</sup> *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, publiés et traduits par J. García de Mercadal, 3 vol., Madrid, 1952.

<sup>2</sup> Nous exprimons notre gratitude à tous les archivistes de Simancas qui nous ont si aimablement aidé dans nos recherches.

<sup>3</sup> Ex. de ce principe, la Pragmatique de 1497, in *Novis. Recop.* VII, 35, 2: *Mandamos a las justicias y concejos que fagan abrir y adobar los carriles y caminos por do pasan y suelen pasar y andar las carretas y carros...*

<sup>4</sup> 3 000 mrs. d'après les *Capitulos de Corregidores* du 9-VI-1500.

voisines qui tireront le plus de profit de l'œuvre envisagée, ce qui donne lieu à d'intéressants *repartimientos* entre *concejos*. Souvent aussi, on demande à percevoir un péage, mais là, sauf exceptions très rares, la réponse des autorités est négative: elles mènent une lutte constante contre les *ynpusiçiones* nouvelles ou accrues, seigneuriales le plus souvent, ou municipales. L'opposition est absolue entre *repartimiento* ou *sisas*, licites lorsqu'autorisés, et *ynpusiçion*<sup>1</sup>.

Parmi les raisons qui nous ont conduit à limiter ici notre champ d'investigation au Nord castillan, il faut dire que l'existence d'une documentation plus abondante et plus serrée a joué son rôle. Cette abondance est inséparable des problèmes posés. Il existe indubitablement une intense activité commerciale dans cette région à l'époque qui nous intéresse. Mais comme l'a bien mis en relief V. Palacio Atard pour le XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>2</sup>, il y a là un paradoxe géographique: le Nord de la *Meseta* a son débouché naturel au Portugal, le débouché cantabrique est artificiel, d'explication historique. Entre Burgos et la mer s'interposent les chaînes cantabriques. Pour notre propos, il faut ajouter que, même outre les obstacles du relief, l'hydrographie est dans cette région plus contraignante que dans d'autres parties de la Couronne de Castille, le Sud de la *Meseta* par exemple: même en dehors des cours d'eau principaux, le débit des rivières est dans l'ensemble plus important, et les passages à gué sont une solution encore moins satisfaisante qu'ailleurs.

Nous suivrons les trois principaux axes par lesquels Burgos entrait en relation avec la région du Centre castillan (Valladolid à Burgos) et avec les ports essentiels de son commerce (Burgos à Bilbao et Vitoria; Burgos à Laredo et Bilbao) et nous examinerons plus rapidement les chemins importants mais de second ordre rayonnant autour de la vieille capitale castillane.

## LE CHEMIN DE VALLADOLID A BURGOS

L'importance de cette voie est évidente: elle reliait les deux principales villes du nord de la *Meseta*, et par delà Valladolid mettait en communication Burgos avec Medina del Campo, où ses marchands tenaient

<sup>1</sup> Une loi d'Henri IV (*Cortes* de 1455, pet. 26) permet aux *concejos* de faire des ponts à leurs frais, sans y mettre d'*ynpusiçion*, malgré l'opposition des prélats et des nobles ainsi dépouillés des droits perçus au passage des gués et des barques. Nous avons trouvé d'assez fréquentes références à cette loi sur les ponts, mais aucune ne concerne la région ici étudiée.

<sup>2</sup> *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII*, Madrid, 1960, p. 19-36.

un rôle essentiel dans les foires <sup>1</sup>. Cette route était aussi un grand axe de transport des denrées alimentaires, grains et vins, vers les régions déficitaires de Burgos, des montagnes et de la côte cantabrique, toutes régions *paises de acarreo*. Burgos n'était pas seulement le centre du négoce des laines et de leur exportation, mais aussi un important marché du vin, où les prix des différents crus sont régulièrement taxés par la municipalité, y compris du vin le plus coté de la Castille, celui de Toro, qui empruntait précisément cette route vers Burgos. Dans cette ville, le «membre» de l'*alcabala* le plus productif était celui du vin en outres (*vino de odres*) en dépit des franchises de marché qui attiraient les vins des zones productives <sup>2</sup>. Le transport se faisait par de lourdes charrettes trainées par des attelages allant jusqu'à six mules <sup>3</sup>.



Photo 1. — Le pont de Cabezón, sur le Pisuerga.  
(Photo J. P. Molénat.)

<sup>1</sup> M. Basas, *op. cit.*, p. 202 sq.

<sup>2</sup> *Expedientes de Hacienda* (Simancas), leg. 4. Egalement R. G. S., 5-IX-1504: le fermier des *alcabalas* de Madrigal se plaint que beaucoup d'habitants de cette ville vont vendre leur vin à Salamanque, Burgos, Valladolid et ailleurs où se font des marchés francs, pour ne pas payer l'*alcabala*.

<sup>3</sup> Cf. *infra* à propos du pont de Torquemada.

Le tracé ne comportait pas de difficulté particulière, suivant grossièrement, comme aujourd'hui, les vallées du Pisuerga et de l'Arlanzón, mais franchissant à plusieurs reprises le cours de ces deux rivières ainsi que de leurs affluents, il nécessitait l'entretien de plusieurs ponts <sup>1</sup>.

Au départ de Valladolid, le premier pont à franchir était celui de Cabezón. Emporté en 1513, il fut reconstruit en pierre la même année <sup>2</sup>. Le soin de sa reconstruction avait été confié par le Conseil Royal à l'évêque de Cordoue, président de la Chancellerie de Valladolid. Le prélat-magistrat se mit d'accord avec des *maestros* pour qu'ils reconstruisent le pont dans le délai d'une année, pour 180 000 maravedis. Mais c'était Cabezón qui devait payer les frais. On lui accorda, pour lui en donner les moyens, la perception du *portazgo* «por cierto tienpo». Le *concejo* donna le péage à ferme pour une durée de 4 ans et 60 000 mrs. par an. Mais comme il y avait 120 000 mrs. à payer immédiatement, et le reste selon l'avancement des travaux, le *concejo* de Cabezón reçut l'autorisation de s'endetter en vendant 4 000 mrs. de rente sur ses revenus <sup>3</sup>. La perception du péage de 3 mrs. par sac de laine n'allait d'ailleurs pas sans difficulté avec les mandataires des marchands de Burgos, gros utilisateurs du pont, mais en principe exempts de *portazgos* <sup>4</sup>.

Dueñas, appartenant au comte de Buendía, constituait un embranchement de chemins: peu après le bourg se détachait du chemin de Valladolid à Burgos celui qui, par Palencia, menait à la côte cantabrique, et que suivait le poisson de San Vicente de la Barquera pour l'approvisionnement de Valladolid <sup>5</sup>. Le 26 novembre 1511 se présenta devant les autorités municipales de Dueñas Juan de Escalona, *alguacil de la Reyna*, porteur d'une lettre signée des membres du Conseil sur la réparation des

<sup>1</sup> F. Colón, à diverses reprises, comme Villuga.

<sup>2</sup> B. Bennassar, *op. cit.*, p. 83.

<sup>3</sup> *Cámara-pueblos*, leg. 4, n° 274, provision du 16-VII-1513.

<sup>4</sup> *Cámara-pueblos*, leg. 7, Dueñas: le 14-VIII-1514, deux charretiers de l'Espinar de Ségovie déclarent qu'ils mènent 31 charrettes à boeufs contenant 186 sacs de laine appartenant à Alonso de Astudillo, de Burgos. Ils ont présenté au péager de Cabezón une *cedula* d'Alonso de Astudillo leur disant de n'avoir à payer nulle part de péage. Le péager présente la lettre royale donnant le tarif du péage. Les charretiers s'exécutent en emportant leur reçu.

<sup>5</sup> F. Colón, t. 2, p. 85, n° 3850, Itinéraire de Tolède à San Vicente de la Barquera par Valladolid et Palencia. R. G. S., VI-1485, fol. 50; Provision ordonnant au *concejo* de San Vicente de la Barquera de ne mettre aucun empêchement aux marchands qui portent du poisson frais à Dueñas. R. G. S., XII-1493, fol. 128, Provision ordonnant au *concejo* de Dueñas de garder les portes de la ville ouvertes même la nuit pour que puissent passer ceux qui apportent des poissons frais à Valladolid où se trouve la Cour; obtenue à la requête d'Alonso Alvarez qui, avec d'autres habitants d'Amusco, se livrait à ce trafic.

rues, chemins et pontons de la ville de Dueñas et autres localités, et il les somma de l'exécuter dans les 8 jours. Le 1<sup>er</sup> décembre, l'*alguacil* demanda une attestation comme quoi il laissait le *camino real* réparé. Quatre témoins, habitants de la ville, furent invités à dire:

«... sy sabian que se avia adreçado e reparado en el camino real que esta antes de la puente de Sant Isidro un paso e retura malo que en el estaua e asy mismo la calle prinçipal que va a la puerta de Sant Martin por donde pasan las carretas e recuas e mulos e otras vestyas que van con bastimiento a la çibdad de Burgos...»

Les témoins répondirent sous serment qu'il était vrai que le chemin royal et le mauvais passage qui s'y trouvait étaient réparés *de piedra e canto betunado con su cascajo bien fuerte*. Ils y avaient eux-mêmes travaillé avec beaucoup d'autres <sup>1</sup>.

Entre Magaz et Torquemada existaient, en 1491, deux mauvais passages, dangereux l'hiver pour les bêtes et où les voyageurs à pied ne pouvaient passer sans faire un grand détour par les propriétés, l'un sur le territoire de Torquemada et l'autre sur celui de Villamediana <sup>2</sup>. Il semble que Torquemada fit un effort de réparation, mais non Villamediana. Le 8 mars 1492, le *corregidor* de Palencia et le *juez ejecutor de los asuntos de la Hermandad* dans cette ville reçurent commission pour que les habitants de Magaz, Villamediana, La Granja et Valdeolmillos réparent les passages dangereux du chemin royal sur leurs territoires; cela à la requête de Torquemada qui avait réparé le sien <sup>3</sup>. Une vingtaine d'années plus tard, à la même saison, le même problème se posait aux mêmes endroits. Le 25 novembre 1511, Juan de Escalona, d'avant aller à Dueñas, se présentait à Villamediana. Il ordonnait de faire réparer une partie du chemin de Magaz à Torquemada <sup>4</sup>. Il s'agissait de laisser passer un ruisseau sous le chemin en faisant un pont. L'*alguacil* emporta son attestation constatant que le passage avait été réparé, un pont de bois jeté sur le ruisseau. Mais un an exactement après, le problème se posait encore, à l'occasion des préparatifs de la conquête de la Navarre. Le 24 novembre 1512, le *juez de residencia* de Palencia présentait à Villa-

<sup>1</sup> *Cámara-pueblos*, leg. 7, n° 155.

<sup>2</sup> R. G. S., 26-XI-1491, fol. 164, Ordre aux deux *concejos* intéressés de réparer chacun dans les deux mois tous les mauvais passages sur le chemin royal dans leur *termino e jurisdiccion*.

<sup>3</sup> R. G. S., 8-III-1492, fol. 366.

<sup>4</sup> *Cámara-pueblos*, leg. 22, Villamediana: *por quanto çierta parte de un camino que va de Magaz a Torquemada donde esta un mal paso es en termino desa dicha villa e de la Granja...*

mediana un ordre de faire réparer en toute hâte le passage pour permettre la circulation des charrettes et des bêtes <sup>1</sup>. Le juge et un *regidor* de Villamediana avec deux experts procédèrent à l'estimation des travaux nécessaires. L'essentiel était d'assurer un passage jusqu'à la rivière à l'eau du ruisseau. Ensuite il fallait faire un pont de maçonnerie par où passent les charrettes et les bêtes. Mais, en attendant, il fallait... un pont de bois! Le 26 novembre, à Torquemada, le juge procéda au *repartimiento*. L'ouverture du chenal devait être payée par Villamediana parce que le ruisseau était sur son *término*, et que le profit principal revenait aux propriétés par où il passait. Pour 100 ouvriers fournis par Torquemada, Magaz et Valdeolmillos pour aider à l'ouverture du chenal, Villamediana devait payer un demi real par ouvrier, Quant aux frais de construction, le juge les partageait ainsi: un tiers à Torquemada, un tiers à Villamediana, un sixième à Magaz, un sixième partagé également entre Reynoso, Calabazanos et La Granja. 10 000 mrs. devaient être déposés pour les débuts des travaux. Mais bien sûr les *concejos* intéressés protestèrent... Dès 1480, le pont de Torquemada avait à être réparé. La ville avait établi un droit de passage sur le pont, et elle s'adressa à Burgos pour demander *a los señores de la çibdad* qu'ils y fassent contribuer pour la réparation. Mais l'*ayuntamiento* de Burgos décida de refuser *porque es en gran daño desta çibdad e de sus contrabtaçiones*, et répondit à Torquemada de ne pas lever cette contribution sans autorisation royale. S'il fallait réparer le pont, Torquemada devait le faire à ses frais, comme les autres localités qui possédaient des ponts <sup>2</sup>. En 1515, une enquête fut menée sur les besoins financiers de Torquemada, notamment pour la réparation du pont<sup>3</sup>. Il était endommagé en six endroits dans la partie inférieure, quatre arches étaient sur le point de s'effondrer. En haut, les six poutres qui avaient servi dix ans plus tôt environ à relier les deux moitiés du pont étaient gâtées, et le pont risquait de s'ouvrir entièrement par le milieu. Ces dégâts avaient été provoqués en bas par les crues de l'année, en haut par le passage des charrettes de Burgos, Madrigal et Toro, *herradas e de a seys mulas cada carreta*. Pour réparer le pont, il était notamment nécessaire de faire une chaussée qui protège les piliers du passage des char-

<sup>1</sup> Cámara-pueblos, leg. 20, Torquemada, 1512: *Doña Juana ...sepades que me fue fecha relación que entre esa dicha villa (Torquemada) e la villa de Magaz ay un mal paso donde caen e se quebrantan las carretas e vestias que traen los mantenimientos que yo he mandado traer a las çibdades de Logroño e Vitoria para la prouision de las gentes que el Rey mi señor e padre a mandado juntar para echar a los françeses çismaticos de las partes donde agora estan...*

<sup>2</sup> Act. mun. Burgos, 27-VII-1480.

<sup>3</sup> Cámara-pueblos, leg. 20, Torquemada, 1515.



rettes. Il fallait 300 000 mrs. *poco mas o menos* au dire des experts. La ville renouvelait sa demande d'un *portazgo*.

L'information confiée en 1498 au *corregidor* de Valladolid sur le besoin de réparer le pont de Quintana del Puente près de Palenzuela <sup>1</sup> ne semble guère avoir porté de fruits, malgré une aide importante des souverains. Une nouvelle information fut confiée en 1503 au *corregidor* de Palencia.

Avec le pont de Buniel, on entraît dans les alentours immédiats de Burgos. Directement sous la vue de la municipalité, il constituait un point névralgique de la circulation dans le secteur Ouest de la ville. Buniel apparaît d'abord comme un point de péage, particulièrement importun pour la ville, parce que tout proche d'elle, sur un axe essentiel. Certes les gens de Burgos, marchands et autres, étaient théoriquement exempts de tout péage <sup>2</sup>. Cependant l'exemption pouvait être mal respectée, donner lieu à litige <sup>3</sup>. Mais les habitants d'autres localités qui portaient leurs marchandises à vendre à la ville devaient eux, de toute façon, payer le péage, dont le prix ne pouvait pas ne pas se répercuter sur les acheteurs de la ville. Le *portazgo* de Buniel était perçu par un important personnage, don Sancho de Rojas, seigneur de Cabia et Monzón, *alcalde mayor de los hijosdalgo de Castilla*. Il reçut en 1475 le commandement des troupes encerclant le château de Burgos dans la Guerre de Succession. Au temps d'Henri IV, il avait déjà eu des différends avec Burgos à propos de la forteresse de Muño <sup>4</sup>. Dès 1480, on voit Sancho de Rojas en conflit avec des marchands (de Ségovie) à propos de marchandises qu'il leur aurait «volées» *en el camino real de Burgos* <sup>5</sup>. En 1481, la municipalité de Burgos se préoccupe des péages perçus par lui: les gens de Quintanilla, *vasallos* de la ville, se plaignent que, bien qu'ils aient des privilèges pour ne pas payer de *portazgos*, on leur en demande un depuis peu à Pampliega. La municipalité envoie deux *licenciados* en parler avec la *señora doña Maria*,

<sup>1</sup> R. G. S., III-1498, fol. 98 et R. G. S., XI-1503: *...a nos es fecha relacion que en el lugar de Quintana de la Puente esta una puente por donde pasan muchas gentes e bestyas e ganados que van desde las villas de Medina del Campo Valladolid e otras partes para la çibdad de Burgos e les montañas e que seyendo como es camino tan prinçipal e donde ay mas neçesidad que la dicha puente estouiese bien reparada diz que esta en algunas partes cayda e malreparada... e aun diz que nos para ayuda al reparo de la dicha puente aviamos mandado dar çient mill mrs, los quales diz que nunca se gastaron en el reparo de la dicha puente...*

<sup>2</sup> M. Basas, *op. cit.* p. 192-201.

<sup>3</sup> Pour le XVI<sup>e</sup> siècle, M. Basas, *op. cit.*, *loc. cit.*; pour la fin du XV<sup>e</sup> siècle, voir par ex. R. G. S., III-1496, fol. 136, *Comisyon al doctor de Puebla sobre los derechos que llevan a los mercaderes de Burgos*, où cependant le nom de Buniel n'apparaît pas.

<sup>4</sup> L. Serrano, *Los Reyes Católicos y la ciudad de Burgos*, p. 106, 115 et 146.

<sup>5</sup> R. G. S., X-1480, fol. 132.

épouse de Sancho de Rojas <sup>1</sup>. A nouveau en 1487 la municipalité ordonnait aux péagers de Sancho d'aller percevoir le *portazgo*, là où le précisait son privilège et où la coutume avait toujours été de le faire <sup>2</sup>. En janvier 1488, le *juez de residencia* de Palencia reçut mission de s'informer sur les péages que Sancho de Rojas percevait à Buniel et à Quintanilla <sup>3</sup>. En décembre Sancho de Rojas était autorisé à percevoir le péage de Buniel ou de Quintanilla, à condition de n'en lever qu'un seul <sup>4</sup>. Le document expose les antécédents de l'affaire. Au temps où Juan Zapata fut envoyé comme *visitador* à Burgos, il apparut, par les déclarations de certains témoins, que le péage de Buniel était nouveau et le Conseil interdit la perception du péage de Cabia et Buniel <sup>5</sup>. Mais Sancho de Rojas a fait appel en alléguant que le péage de Buniel avait appartenu à ses ancêtres et faisait partie de son majorat, qu'il l'avait par *merced* des souverains antérieurs, confirmée par les Rois Catholiques. Il pouvait le percevoir, soit à Quintanilla de las Carretas, soit à Buniel, et comme Quintanilla s'était dépeuplé jusqu'à ne compter que trois ou quatre feux, il l'avait transféré à Buniel. Il avait droit de le faire, comme il avait été fait d'autres fois, parce que les deux péages lui appartenaient, comme le montrait le privilège de son majorat avec cette clause:

«... los portasgos que vos tenedes por juro de heredad en los lugares de Quintanilla de las Carretas e Boniel e Cabia e Cabihuela e Villamiel e Madrigalejo e Montuenga e Villagomes e Villahue-ras e Torresilla del Monte, logares que son en las merindades de Burgos e Candemuño...»

A la suite de quoi, la mission d'information confiée au *corregidor* de Palencia avait montré que le *portazgo* de Quintanilla était ancien, que Sancho de Rojas et ses ancêtres pouvaient le lever à Quintanilla ou à Buniel, à condition qu'il n'y en ait qu'un seul, selon le tarif du péage de Palenzuela. Si certains témoins, lors de la visite de Juan Zapata, avaient dit que c'était une imposition nouvelle, c'était — paraît-il — parce qu'elle avait été transférée de Quintanilla à Buniel, et que ces témoins ignoraient que Sancho de Rojas en avait le droit. Aussi est-il ordonné de laisser percevoir ce péage unique, selon le tarif ancien de Palenzuela, et

<sup>1</sup> *Act. mun.* Burgos, 20-III-1480.

<sup>2</sup> *Act. mun.* Burgos, 11-IX-1487.

<sup>3</sup> R. G. S., 15-I-1499, fol. 312.

<sup>4</sup> R. G. S., 24-XII-1488, fol. 185; également *Consejo Real* 77-10-I, fol. 4.

<sup>5</sup> *Item mandamos que el portazgo de Cabia e Boniel no se llebe mas de aqui adelante por que parece que es nuevo, so las penas contenidas en las leyes por nos fechas en las cortes de Toledo...*

à condition de respecter le privilège des gens de Burgos de ne pas payer de péage *en los dichos logares*.

L'affaire cependant n'était pas terminée. En novembre 1496, le bachelier Lope Sánchez de Villareal reçut l'ordre d'aller notamment à Buniel s'informer sur les péages et impositions qui s'y percevaient<sup>1</sup>. Le bachelier suspendit partiellement le péage, et pour le reste, sur quoi il avait des doutes, il réserva la détermination au Conseil. Celui-ci, vu l'enquête montrant l'accroissement des droits de péage, décida sa suspension jusqu'à nouvel ordre (*fasta tanto que por nos sea mandado faser otra cosa*)<sup>2</sup>. Malgré la défense de Sancho de Rojas consistant à présenter notamment le document du 24-XII-1488 et le privilège de son majorat donné le 15-XI-1419 par Jean II<sup>3</sup>, et malgré la tentative de San-



Photo 2. — Le pont actuel de Buniel, sur l'Arlanzón.  
(Photo J. P. Molénat.)

<sup>1</sup> R. G. S., 5-IX-1496.

<sup>2</sup> R. G. S., 9-I-1498, fol. 198; également Arch. mun. Burgos, sec. hist. n° 1820 et copie dans 1089, fol. XIII v°.

<sup>3</sup> Copie dans *Consejo Real*, 77-10: *a vos Iohan de Rojas mi donzel e mi alcalde mayor de los hijosdalgo fijo de Martin Sanchez de Rojas por los muchos e señalados seruiçios que don Sancho de Rojas arçobispo de Toledo primado de las Españas e chançiller mayor de Castilla vuestro tyo e el dicho Martin Sanchez de Rojas vuestro padre e los de vuestro linaje hizieron a los Reyes onde vengo e a mi vos hasedes e heredades adelante...*

cho de présenter le tarif de son péage, il ne semble pas que la suspension ait été levée. Du moins le 22 février 1505, à Toro, le Conseil interdit-il à Diego de Rojas, fils de Sancho, à ses héritiers et successeurs, de lever le péage de Buniel. Mais il se contenta de maintenir la suspension de celui de Quintanilla de las Carretas et de demander une information <sup>1</sup>. L'affaire n'était toujours pas terminée, si les péages ne se percevaient pas. Cependant, avec ou sans péage, Buniel était un passage difficile pour la circulation à cause de l'état de son pont.

En juillet 1500, ordre est donné au *corregidor* de Burgos de faire réparer le pont de Buniel, à la requête de Burgos. La ville a déclaré:

«... que la puente de Boniel que es çerca desa dicha çibdad esta cayda e mal reparada e que dello viene mucho daño a esa çibdad e vesinos della e de su tierra e de la comarca e a los carreteros e recueros e caminantes e otras personas que por alli pasan porque dis que peligran e han peligrado algunas personas e bestias en los ynviernos...»

Si les travaux n'étaient pas faits durant l'été, il serait impossible d'y faire passer les provisions l'hiver suivant. Le *corregidor* devait répartir le coût des travaux entre les *concejos* les plus proches, en tenant compte de ceux qui profitaient le plus du pont <sup>2</sup>.

Mais les années suivantes, les ordres et les allusions à l'état du pont se répètent <sup>3</sup>. Dans l'enquête générale menée en 1508, un témoin, habitant de Buniel, déclare, parmi d'autres, à propos du pont qui se trouve près du village, sur le chemin royal, que deux arches en sont démolies (*derrybados*) et sur le point de s'effondrer (*e acerca para se caer*). Il confirme, ainsi que les autres témoins interrogés, la grande utilité du pont, et énumère les localités qui le fréquentent: ... *e todos los otros lugares fasta la çibdad de Salamanca... e otros muchos logares que no se acuerda... porque es puente*

<sup>1</sup> *Consejo Real*, 77-10-I, fol. 29: ...mandamos que agora ni de aqui adelante en ningund tienpo que sea el dicho Diego de Rojas ni sus herederos y suçcores ni otra persona en su noble no cojan ni lleven ni puedan coger ni llevar el dicho portadgo en el dicho logar de Boniel ni en sus terminos... e en quanto toca al portadgo que Sancho de Rojas padre del dicho Diego de Rojas solya coger y llevar en el lugar de Quintanilla de las Carretas mandamos que se guarde la suspensyon... e mandamos que se de carta de la reyna nuestra señora para el corregidor de... Burgos para que aya ynformacion de quanto tienpo aca se ha cogido e llevado el dicho portadgo en el dicho lugar de Quintanilla...

<sup>2</sup> R. G. S., 8-VII-1500 et Arch. mun. Burgos, sec. hist. 1821.

<sup>3</sup> R. G. S., 27-VII-1502, ordre au *corregidor* de faire réparer ce pont avec d'autres, à peu près dans les mêmes termes. Arch. mun. Burgos, sec. hist. 3780-4: le 22-IV-1503, le pont de Buniel est encore cité.

*muy pasajera*. Les experts, interrogés sur le coût des réparations à entreprendre, estiment qu'il en coûtera 3 000 ducats, en fournissant tous les matériaux nécessaires aux entrepreneurs, pour refaire entièrement le pont; ceci en octobre 1510 seulement <sup>1</sup>.

Le pont de Buniel revient le 29-XI-1511 dans une demande de Burgos pour percevoir une *sisá* <sup>2</sup>, mais à ce moment la ville semble considérer que le pont ne se réparera pas de sitôt, et qu'il faut donner aux charrettes la possibilité de passer par un autre endroit. En décembre 1511, elle déclare dans une requête qu'elle a soutenu devant la Chancellerie de Valladolid un procès contre Buniel, procès qu'elle perdit, la sentence définitive ayant été rendue en faveur de Buniel. L'objet en était la grande nécessité que la ville déclarait avoir d'un chemin allant de Villafrandovinez à Burgos par la vega de Buniel, spécialement pour les charrettes amenant des provisions à la ville. Les crues ayant emporté le pont, la nécessité du chemin est d'autant plus impérieuse *porque no ay por do pasen los caminantes ni vengán las prouisiones neçesarias*. Elle souhaite que les habitants de Buniel soient contraints de lui vendre une partie de leurs propriétés pour faire le chemin <sup>3</sup>. En vérité, l'argument des crues est un mauvais prétexte pour paraître apporter un élément nouveau, puisque le pont est en triste état depuis des années. Les témoins présentés par Burgos en janvier 1512 devant l'*alguacil* de la Cour, chargé de l'information, expliquent que le gué de Villafrandovinez est plus sûr que celui de Buniel où certains se sont noyés. Les gens de Buniel, pour défendre leurs prés communaux, font dire à leurs témoins que le chemin royal déjà existant va par la hauteur, à l'écart de la rivière, en terrain solide, et avec les réparations qui ont été faites, chaussée, pont et gué en bon état, on peut très bien passer; mais une annotation souligne le caractère ambigu de l'affirmation qui n'indique pas si ce sont les charrettes ou seulement les bêtes qui peuvent passer (*veanse los testigos porque esta pregunta esta engañosá porque no dize de carretas ni que el bado se pase sin peligro*).

De fait, les témoins de Buniel déclarent qu'avec la chaussée qui vient d'être faite les bêtes peuvent très bien passer sans danger, et que le fran-

<sup>1</sup> Cámara-pueblos 4-55: *Que la puente de Boniel es muy gran obra porque es puente que han de pasar carretas por ençima della de todas las mercaderias que ban e vienen de Burgos a Medina del Canpo e a otras ferias e otras prouisiones e que toda se ha de poner por el suelo para la faser de nuebo que no tiene otro remedio e es gran obra e que dando a los maestros todos los materiales a la obra que meresçe tress mill ducados de oro por fazer la puente como ha de ser a vista de maestros.*

<sup>2</sup> Arch. mun. Burgos, sec. hist. 4147.

<sup>3</sup> Consejo Real 52-14.

chissement du gué, quand il n'y a pas de crue, ne présente aucun risque. Un autre dit que le chemin royal est bon, sauf du pont au village du Buniel, que les mulets et les piétons passent bien et que le gué est sûr. Buniel n'avait pas tort de soutenir que le nouveau chemin serait pire que l'ancien, parce que proche de la rivière, mais il était clair que si des travaux avaient été faits sur l'ancien, ils ne permettaient pas le passage des charrettes, et que l'Arlanzón devait encore se passer à gué. Ainsi en jugea le Conseil puisque, le 15-IV-1513, le procureur de Buniel supplia de l'ordre donné au *corregidor* de Burgos de procéder à l'estimation des terres, mais néanmoins le Conseil ordonna de l'exécuter. Un rapide calcul permet de comprendre la raison: d'après les témoins de Burgos, il fallait prendre pour faire le chemin, 4 à 5 fanegas de terre, qui pouvaient représenter, d'après une estimation de 1 300 à 2 000 mrs. la fanega, 10 000 mrs. au maximum. On était loin des 3 000 ducats (1 125 000 mrs.) estimés nécessaires, sans les matériaux, pour refaire le pont. Le chemin par la vega de Buniel représentait une solution de fortune provisoire.

En 1515 enfin est effectuée une répartition des charretées de pierre et des charges de chaux que devaient fournir les *concejos* du voisinage pour la réparation du pont de Buniel <sup>1</sup>, ce qui ne signifie pas que les travaux aient été immédiatement réalisés: on voit ailleurs les délais considérables qui pouvaient intervenir entre le *repartimiento* et sa mise en œuvre. D'ailleurs il fallait encore l'argent, et Burgos avait besoin de sommes considérables pour tous les ponts de la ville et du voisinage. Ce qui importe ici est de constater, dans le cas du pont de Buniel, qu'au terme de la période qui nous intéresse, celui-ci restait en triste état, et ce depuis 15 ans au minimum, sur un des itinéraires essentiels de la vie économique du pays, à portée de mains d'une de ses capitales politique et marchande, dans une zone ne présentant pas de difficultés majeures.

## LES PONTS ET LES CHEMINS AUTOUR DE BURGOS

Le cas du pont de Buniel n'est pas isolé, s'il est sans doute le plus grave. Tout autour de Burgos, dans un rayon de 5 à 6 lieues, il y a une série de ponts, de chaussées et de passages difficiles dont la ville ne cesse de se plaindre. En 1500, elle dit que les souverains avaient donné une lettre pour que toutes les localités à 6 lieues autour de la ville, chacune sur son

<sup>1</sup> *Cámara-pueblos*, leg. 4, Buniel.

territoire et juridiction, réparent leurs chemins en mauvais état (*destruydos e mal reparados e tales que no se podian andar*). Et cependant, bien que la lettre leur ait été notifiée, ces localités refusaient de faire les réparations <sup>1</sup>. En 1502, la ville déclare que les ponts de Buniel et Palacios de Benaver, et celui de Villanueva de Argaño avec sa chaussée, et la chaussée de Quintanilla, sont effondrés et mal réparés <sup>2</sup>. En 1503, elle affirme que 5 lieues à l'entour il y a beaucoup de ponts, petits ou grands, de pontons et de passages en mauvais état, de manière que les charrettes et les convois de mulets ne peuvent passer sans danger, en particulier par les ponts de Tardajos, Buniel, Muño, las Quintanillas, Quintanadueñas, Villalonquéjar et autres pontons et passages <sup>3</sup>. En 1511, la ville a grand besoin de réparer ses murailles, ses tours, ponts, chaussées, et les ponts de Buniel, Tardajos et Quintanillas, et d'en faire d'autres <sup>4</sup>. En 1512, il lui est nécessaire de réparer certains chemins qui sont autour d'elle, et de nettoyer les rivières et les rues qui la traversent.

Mais c'est l'enquête d'ensemble menée entre 1508 et 1510 qui permet d'avoir l'idée la plus précise des ponts et des chaussées endommagés, ainsi que des itinéraires qu'ils desservaient, et, pour les principaux, du coût auquel était estimée leur réparation <sup>5</sup>. Le 21 janvier 1508, l'ordre avait été adressé à don Juan de la Cueva, *corregidor* de Burgos, à la suite des plaintes de la ville, de procéder à une information sur ce sujet. On fit comparaître des représentants des localités entourant Burgos, pour leur demander quels étaient les ponts endommagés, et ceux qui les utilisaient — ceci afin de les faire payer. Comme les villageois avaient intérêt à ce qu'il y ait le plus grand nombre possible de participants au financement, ils donnèrent des listes étendues d'utilisateurs, qui indiquent dans une certaine mesure la circulation à moyenne distance et pas seulement le trafic vicinal.

Vers l'Ouest, les dépositions des habitants d'Ibeas de Juarros, Zalduendo, Arlanzón, Castañares, font apparaître notamment le pont dit *del Campo* (celui de San Millan de Juarros, desservant en particulier San

<sup>1</sup> R. G. S., 28-VIII-1500. Ordre aux *licenciados* Zarate et de Villanueva, alcaldes de Burgos, d'aller là où se trouvent des chemins et chaussées endommagés, de faire comparaître devant eux les *concejos* et personnes qui ont l'obligation de réparer les chemins et chaussées, et de faire qu'ils les réparent *segund e como en los tiempos pasados lo han reparado*.

<sup>2</sup> R. G. S., 27-VII-1502.

<sup>3</sup> R. G. S., IV-1503, et Arch. mun. Burgos, sec. hist. n° 4780-4.

<sup>4</sup> Arch. mun. Burgos, sec. hist. n° 4147.

<sup>5</sup> *Cámara-pueblos*, leg. 4, n° 55.

Millan, Mozoncillo, Salgüero, Urrez, Sta Cruz de Juarros, etc...), le pont d'Arlanzón, réparé par le village du même nom. Des listes d'utilisateurs se dégagent deux itinéraires, l'un vers Belorado, et l'autre vers Pradoluengo et Ezcaray. Pour le premier, il s'agit bien sûr du vieux chemin de pèlerinage venant de Logroño, du *camino real francés*<sup>1</sup>. Le chemin de Pradoluengo et Ezcaray permettait d'accéder à une *sierra* productive de laines<sup>2</sup>.

Vers le Nord-Ouest, les dépositions des habitants des villages du secteur montrent que demandaient à être réparés un pont et une chaussée à Quintanadueñas (sur le rio Ubierna), un pont, une chaussée et un mauvais passage sur le rio Urbel, entre la Nuez (de abajo) et Miñon, et toute une série de ponts sur le rio Urbel. Les précisions intéressantes concernaient les utilisateurs, qui, disaient-ils, étaient constitués par la ville de Burgos pour aller traiter ses affaires à Quintanadueñas, Arroyal et autres lieux de la contrée, et pour aller vers San Vicente de la Barquera et Santander (*e yendo a las montañas e puertos de San Biçente e Santander*), ainsi que par un grand nombre de villages jusqu'à Aguilar de Campoó et Reinosa (*... todo el valle de Valldelusio fasta Aguilar de Campo con sus comarcas e todo el Balderredible con Renosa e sus tierras e comarcas*). Il y a là incontestablement une zone de passage, sinon un chemin unique, entre Burgos et l'Ouest de l'actuelle province de Santander. Nous ignorons comment se faisait le passage du *paramo de la Lora* pour rejoindre la vallée de l'Ebre (Valderredible) vers Reinosa. L'existence d'une zone de circulation nous est confirmée par ailleurs par la présence, dans le Valle de Ordejón,

<sup>1</sup> Dans F. Colón, nombreuses références à ce chemin, qui apparaît bien pourvu de ponts, t. I, p. 69, n° DXXX, et t. 2, p. 22, n° 3833.

Sur le pont de Nájera, cf. *Cámara-pueblos*, leg. 14, Nájera: en 1505, la ville de Logroño se plaint en disant que par Nájera passait le chemin public et royal pour Medina del Campo, Valladolid, Burgos, la Rioja, et pour Logroño, Calahorra, Alfaro, l'Aragon et la Navarre. Le duc de Nájera avait fait faire une porte sur le pont, où il avait mis ses gardes: ils laissaient passer seulement qui ils voulaient, et il fallait passer à gué le Nájera. C'était l'époque trouble qui suivit la mort d'Isabelle.

Sur le pont de Logroño: R. G. S., 28-V-1489, fol. 84: que les portes du pont soient ouvertes à des heures convenables. R. G. S., 22-II-1502, demande de Logroño de répartir 50 ou 60000 mrs. pour réparer chemins et ponts.

Un conflit entre Santo Domingo de la Calzada et Bañares, à propos d'une *venta* édiflée par cette dernière sur le *camino real francés*, R. G. S., 10 et 12-III-1491, fol. 510 et 507.

<sup>2</sup> F. Colón, t. I, p. 227, n° 2812 à 2815: chemins d'Ezcaray à Santo Domingo de la Calzada, Burgos et Aranda de Duero. R. G. S., 14-VIII-1495, fol. 32: la *villa* de «Valdezcaray» veut faire un pont sur le rio Oja.



d'un groupe de transporteurs <sup>1</sup>. Cependant cet ensemble de chemins devait être des plus mauvais. Aguilar de Campoó et Reinosa constituait une plaque tournante des relations de la *Montaña* de Santander avec la *Meseta*. Si nous n'avons pas rencontré jusqu'à présent de document probant sur le chemin direct de Reinosa à Santander par le *Valle de Iguña* et le cours du Besaya, celui-ci est vraisemblable <sup>2</sup>. Par contre, sur le chemin de Aguilar de Campoó ou de Reinosa à San Vicente de la Barquera, les renseignements sont abondants et permettent de le tracer avec précision. C'est lui qu'emprunta Charles Quint lors de son premier voyage en Espagne <sup>3</sup>. Le chemin passait par le *puerto de la Palomera* (ou *Palombera*), auquel les documents font de fréquentes allusions: ainsi la requête de la ville de San Vicente et des vallées de Cabezón, Cabuérniga, Alfoz de Lloredo et Valdaliga, déclarant que *en el camino que va del puerto de la Palomera a la villa de Sant Biçente* se trouvaient quatre ponts de bois et que, de temps immémorial, sur l'un de ces ponts *que esta en el vado de las Trechas*, on percevait une demi *blanca* par bête pour la réparation

<sup>1</sup> R. G. S., 15-XII-1501: *Ejecutoria* contre Fernando de los Ríos, habitant de Paracuelles dans la merindad de Reinosa dans le procès mené contre lui par le Valle de Ordejón et les *trajineros* y habitant, à propos du droit qu'il percevait pour dégager des neiges le col de la *Palomera*, et contre les habitants de Pie de Concha *en el valle de Iguña* pour les droits perçus sur un pont. Egalement R. G. S., 8-V-1503: les *concejos* du Valle de Ordejón et les *atijareros* qui y habitent, se plaignent qu'à Santander, San Vicente, Comillas, Santillana... on n'use pas de la mesure du grain prescrite par la loi, on leur perçoit à Santander une *sisá* exagérée et on ne leur permet, dans cette ville, de ne vendre les grains qu'ils apportent qu'à une seule personne.

<sup>2</sup> Remarquer cependant la mention d'un *portazgo* à Pie de Concha dès le début du XV<sup>e</sup> siècle —AHN, Osuna, leg. 1798 n<sup>o</sup> 4— la mention citée plus haut d'un droit sur le pont de Pie de Concha en 1501.

En 1483, les habitants du *Valle de Iguña* s'opposent par la force à l'ouverture d'un chemin de Reinosa au marquisat de Santillane par la *sierra de los Portillos de Obios* — *Cámara-pueblos*, leg. 9, n<sup>o</sup> 236 et 237, le leg. 18 Santillana —, en arguant notamment que ce chemin ruinerait les *caminos reales antiguos*.

Santander demande en 1495 à percevoir une *imposicion* pour réparer le pont *que la dicha villa tiene en el logar de Arze* et par où passent toutes les subsistances et marchandises qui arrivent à la ville et en partent; elle déclare avoir besoin de plus de 200 000 mrs.

<sup>3</sup> L. Vital, in *Viajes de Extranjeros*, t. I, p. 691-694. Parti de S. Vicente, le roi passe par Treceño, Cabuérniga, Los Tojos — mauvais village, au plus haut d'une montagne —, puis fait deux lieues difficiles dans la montagne avant de retrouver un chemin assez bon jusqu'à Reinosa.

Cet itinéraire coïncide pour l'essentiel avec celui indiqué par F. Colón — t. II, p. 23, n<sup>o</sup> 3838 — de Cabezón (de la Sal) à Aguilar de Campoó par Santa Lucía, «Oriente» (Ruento), «Barzanilla» (Barcenillas), «Calmeruega» (Cabuérniga), «Callande de Mienço» (Llendemozo), «Tornepoco» (Correpoco), los Tojos, Espinilla, la Población «Lator» (Nestar).

des ponts. Mais les quatre ponts étaient effondrés <sup>1</sup>. En 1504, les choses ne s'étaient guère améliorées, si l'on en croit cette autre enquête de San Vicente déclarant que toutes ses subsistances devaient lui venir *de acarreo* par des chemins difficiles de montagne et des ponts endommagés, qui demandaient continuellement de grandes réparations:

«... e los vesinos de los lugares e valles en cuyos terminos e jurisdicciones estan los dichos caminos e puentes e calzadas como quiera que son obligados e esta a su cargo el reparo de todo ello no lo han querido haser ni reparar espeçialmente los vesinos de los lugares de Seto e Barrio e Espinilla e Renosa e otros lugares de la dicha merindad de Canpo que son obligados a haser e reparar las puentes que estan en sus terminos e ha mucho tienpo que estan caydas y no las quieren haser ni reparar asy mismo el valle de Cauerniga y los lugares e vesinos e moradores del dis que son obligados a haser e tener fechas e en pie las puentes que son en el dicho valle en el rio Saje (sic) que por el pasa, la una que disen la puente de los Trechos y la otra que se dise de Barçinillas y la otra que disen de Vadones, las quales dis que ha mas de tres años que estan caydas e no las han querido haser ni reparar e que asy mismo el dicho valle es obligado a haser e reparar el camino del puerto de Palomera y de la Cresta de los Tojos que es en el dicho valle endo como va fasta la Hoz de Santa Lusya e que tanpoco lo han querido haser ni reparar...» <sup>2</sup>.

On sait qu'à cette époque San Vicente de la Barquera construisait ou réparait, en particulier, le grand pont sur sa ria, dit *puente de la Maza*. Au moment du passage de Charles-Quint (1517), le pont était encore en bois, sur des piliers de pierre. Depuis 1453 au moins, le pont était commencé <sup>3</sup>.

A l'ouest de Burgos, sur le *páramo* de Castrojeriz, les choses ne sont pas simples. L'existence d'une circulation est incontestable, mais elle

<sup>1</sup> R. G. S., 15-I-1498, fol. 185.

<sup>2</sup> R. G. S., 8-IX-1504 *Para que se reparen los puentes e caminos e calzadas que son en la comarca de Sant Viçeynte*. Cf. Madoz, art. Palombera: par ce col passe le chemin de Campo à Cabuérniga *tan frecuentado antes de abrirse el camino real de Santander...* diverses *ventas* étaient en ruine, seule subsistait celle dite *del Movejo*, située au milieu du *puerto*.

Tous ces noms sur les cartes au 1/50 000, de l'I. G. C., 57 et 82, ou sur la carte au 1/200 000 du Servicio geográfico del Ejército n° 5-2.

<sup>3</sup> Enrique de Legulna, *Apuntes para la historia de San Vicente de la Barquera*, Santander, 1875, p. 8.

J. M. Pou y Marti, *Historia de la villa de San Vicente de la Barquera*, Madrid, 1953, p. 95-96.

F. Colón indique à deux reprises un autre itinéraire de San Vicente vers la Meseta, empruntant celui-là le col de *Piedras Luengas* et gagnant l'un Saldaña et Medina de Rioseco et l'autre Palencia: t. 2, p. 23 et 25, n° 3850-53 et 3841.

semble se diluer entre divers itinéraires qui convergent vers Burgos par plusieurs ponts d'importance inégale. Le pont de Villalonquéjar semble n'avoir qu'une utilité locale <sup>1</sup>. Le pont de Las Quintanillas apparaît comme fréquenté de beaucoup plus loin, jusqu'en Tierra de Campos. Nous relevons parmi les localités utilisatrices: Villasandino <sup>2</sup>, Villadiego, Sasamon, Castrojeriz, Bobadilla (del camino), Paredes de Nava, Becerril, Amusco, «la Puente Hitero...» Dans le *repartimiento* réalisé le 29-IX-1512 pour la réfection de la chaussée, sur un total de 39 *sogas* 1/2 de 51 pieds chacune, les localités qui eurent la plus grande longueur à réparer étaient Melgar (de Fernamental) avec 5 *sogas*, Sasamon 3 1/2, Villasandino 4, Villadiego 3... <sup>3</sup>



Photo 3. — Le pont de Tardajos, sur l'Arlanzón.  
(Photo J. P. Molénat.)

Mais le pont le plus important du secteur était celui de Tardajos, parce que c'était par lui et la chaussée de Rabé (de las Calzadas) que

- <sup>1</sup> Il franchit le río Urbel, car utilisé par Cañizar, Villorejo, Sosinos, San Pedro Samuel, Pedrosa de Río Urbel, etc.
- <sup>2</sup> Celle-ci possède son propre pont sur le río Odra. R. G. S., 22-X-1484, fol. 94, concernant la reconstruction de ce pont.
- <sup>3</sup> *Cámara-pueblos*, leg. 16 Las Quintanillas.

passait le *camino real francés*<sup>1</sup>. Pourtant une chose étonne: à partir de 1494, il fut question de construire un pont sur le Pisuerga à Melgar (de Yuso), à peu de distance de «la Puente Hitero», où passait le *camino real francés*<sup>2</sup>. L'explication est dans cette phrase du résumé de l'information faite en 1494: *porque por la puente de Ytero no se puede pasar carreta ninguna ni bestia cargada e que pasando por la puente de Ytero han de pasar por la sierra de Castro que es muy agra e lodosa en el ybierno*. Le chemin de pèlerinage était impraticable aux charrettes et même aux mulets, au moins dans ce secteur. La contre-épreuve est fournie par les déclarations des localités imposées pour la construction du nouveau pont, qui, naturellement, protestent. Les gens de Becerril déclarent apporter leur vin à Burgos en passant par le gué de Lantadilla. Ceux de Paredes (de Nava) disent que le chemin des charrettes, de leur ville à Burgos, passe par San Cibrian, Fromista et Lantadilla; quand le Pisuerga est en crue, ils le passent à Melgar de Fernamental<sup>3</sup>. Ampudia, Palacios de Meneses, Boada, Capillas de Campos, déclarent que leur chemin direct pour Burgos passe par Palencia et Torquemada. A Amusco seulement il est prouvé que les habitants vont à Burgos par Melgar de Yuso. Pas une localité ne déclare passer par Itero.

Si l'enquête sur l'état des ponts et des chaussées avait été effectuée en mars 1508, ce fut seulement le 2 octobre 1510 que les experts *Maestre Francisco de Colonia e Rodrigo de Ponteçillas, canteros*, présentèrent leur estimation qui concerne dans tous les cas le prix à payer aux entrepreneurs, sans les matériaux qui leur seraient fournis. Elle montait à 3 000 ducats pour le pont de Buniel, 3 500 pour celui de Tardajos, 1 000 pour le pont et la chaussée de Quintanadueñas, 2 000 pour les autres ponts et passages mauvais. A ces 9 500 ducats, il convient d'ajouter les 2 000

<sup>1</sup> A. de Lalaing, quittant son prince, se rend en trois jours par ce chemin de Burgos à León vers Compostelle; *Viajes de Extranjeros*, t. I, p. 448.

<sup>2</sup> *Cámara-pueblos*, 12-182, le résumé de l'affaire.

<sup>3</sup> En 1504, les gens de Lantadilla se plaignent que le *licenciado Villafañe, alcalde mayor* de l'*adelantamiento* de Castille, leur ait ordonné de refaire leur pont sur le Pisuerga, en faisant deux piliers de pierre et le reste de bois. Ils disent que le pont existant est suffisant, qu'il permet de passer à pied et à cheval: donc ce pont est entièrement en bois et ne permet pas le passage des voitures et des bêtes de charge. R. G. S., 30-III-1504.

En 1507, Melgar de Fernamental se plaint du même Villafañe qui a ordonné de faire un nouveau chemin aboutissant au pont. Elle fait dire notamment à ses témoins que sur le Pisuerga *esta hecha una muy buena puente de cal y canto*. C'est un des rares exemples que nous ayons où il soit question d'un pont en bon état. *Consejo Real*, 100-3.

estimés nécessaires pour les ponts endommagés dans la ville (ponts de *San Pablo*, de *los Malatos* et de *Santa Maria*) conjointement avec l'enceinte, les tours et les portes. C'étaient donc 11 500 ducats qui étaient nécessaires (4 312 500 mrs.).

On remarque que dans cette enquête n'apparaissent pas de ponts ni de chemins dans les directions du Nord, du Nord-Est, du Sud-Est ni du Sud. Il y a pourtant beaucoup à dire sur les chemins du Nord, vers Laredo, du Nord-Est, vers Vitoria et Bilbao. Quelques mots suffiront ici sur ceux du Sud-Est et du Sud.

La direction du Sud-Est était importante pour Burgos: c'était celle de Soria et de sa région, grande pourvoyeuse de laine. F. Colón indique un tronç commun des chemins de Soria, Berlanga et Almazán par Lara, Villaespasa, Barbadillo (del Mercado), Hacinas, Rabaneda, jusqu'à «Sallonarde» (San Leonardo de Yagüe). De fait, Barbadillo del Mercado constituait un important marché des laines <sup>1</sup>.

Vers le Sud, F. Colón est à peu près muet <sup>2</sup>. Pourtant on peut être assuré d'une circulation assez active dans cette zone de plateau, par où se dirigeaient au moins vers Burgos les vins d'Aranda de Duero <sup>3</sup> et les laines de la sierra ségovienne. Faute de précisions contemporaines dont l'absence s'explique par le manque de véritable gêne pour la circulation entre Arlanzón et Arlanza, et par le caractère incomplet et inachevé de l'œuvre de F. Colón, on peut admettre, sous bénéfice de vérifications, les deux chemins de Villuga: d'Aranda de Duero (et Madrid) à Burgos par Lerma, et de Roa (et Lozoya) à Burgos par Tordomar.

<sup>1</sup> F. Colón, t. I, p. 40, n° 319.

Simancas, C. M. C. 1<sup>a</sup> ep., leg. 52: *Merindad de Burgos, rectoria des années 1500 à 1510 ... a vos el concejo de Barbadylo del Mercado por las alcaualas del... syn el alcauala de las lanas que al dicho logar se venieren a vender de Molina e de otras partes, que lo han de pagar en sus lugares...*

<sup>2</sup> Cependant, chemin de Burgos à Saldañuela — t. I, p. 37, n° 305; de Buniel à Palenzuela par la rive gauche de l'Arlanzón et rejoignant le chemin principal à Quintana del Puente — t. I, p. 52, n° 362-363.

Des chemins transversaux évitant Burgos, de Miranda de Ebro à Aranda de Duero par Villafranca et Puentedura — t. I, p. 290, n° 3315; de Villafranca à Lerma par Villasur de Herreros, Revilla del Campo, Cubillo, Torrecilla del Monte, Villamanzo. Noter qu'on retrouve certains des péages de Sancho de Rojas et que la carte au 1/50 000 (n° 238, 239, 276) permet de suivre ce *camino real de Lerma*.

<sup>3</sup> F. Colón, t. 2, p. 132, n° 4540: *Aranda de Duero... es lugar de muchas viñas sy lo ay en Castilla*. L'*Ayuntamiento* de Burgos taxe, avec les autres, les vins d'Aranda. En 1486, il décide de n'admettre dans la ville les habitants d'Aranda, où règne une épidémie, que s'ils apportent du vin au marché. (Act. Mun. Burgos).

## LES CHEMINS DE BURGOS VERS LE NORD-EST

Un chemin important menait de Burgos vers Briviesca, Pancorbo, puis Bilbao par Orduña d'une part, Vitoria par Miranda de Ebro de l'autre. Le chemin de Bilbao par Orduña était la principale voie d'accès à la Biscaye, et il fit l'objet de travaux de réparation à partir de 1491 <sup>1</sup>. C'est par là que les marchands de Burgos déclaraient en 1502 expédier la majeure partie de leurs laines <sup>2</sup>. Des évasions de trafic étaient tentées pour éviter de passer par Orduña, contre quoi on luttait énergiquement <sup>3</sup>. L'axe de Burgos vers le Nord-Est constituait depuis longtemps un des chemins de Saint-Jacques <sup>4</sup>. Il est cité aussi bien dans F. Colón que dans Villuga <sup>5</sup>.

Deux itinéraires étaient possibles au départ de Burgos jusqu'à Monasterio de Rodilla: l'un par Hurones (ou Venta de Hurones), l'autre par Quintanapalla. Ce dernier, qui est celui indiqué par les auteurs des *Peregrinaciones a Santiago*, devait franchir le rio Vena à peu de distance de Quintanapalla. Un *repartimiento* fut effectué par Francisco de Luxan, *corregidor* de Burgos au temps de Jeanne la Folle, pour aider Quintanapalla dans la construction d'un pont *en un rio cerca del dicho logar*: la liste des localités qui s'allongent de Quintanapalla aux abords de Briviesca permet de penser que le pont desservait un chemin vers cette ville <sup>6</sup>.

Plus loin vers Vitoria, Miranda de Ebro entretient un pont sur l'Ebre qui fera l'admiration du vénitien Navagero <sup>7</sup>. Mais la ville, pour ce pont, dispose du produit d'un péage accordé par Henri IV en 1463 <sup>8</sup>. Miranda était également intéressée à l'entretien d'autres ponts: ainsi celui sur le Zadorra qui la reliait à Berantevilla <sup>9</sup>.

<sup>1</sup> G. de Cortázar, *op. cit.*, p. 158-160.

<sup>2</sup> R. G. S., 27-VIII-1502.

<sup>3</sup> R. G. S., 8-V-1499: la province d'Alava se plaint que les muletiers venant de la Tierra de Ayala et de Biscaye à Vitoria et à Briviesca, et évitant Orduña par un chemin plus sûr et plus court, y sont menés de force, et qu'on leur prend *por descaminados* ce qu'ils transportent.

<sup>4</sup> Lacarra, Vázquez de Parga, Urria, *op. cit.*, p. 435-456.

<sup>5</sup> F. Colón, t. I, p. 290, n° 3315: Burgos-Bilbao par Orduña. L'itinéraire passe par Hurones, Monasterio, Castil de Peones, Pradano, Briviesca, «Aguisaleña» (Grisaleña), «Cañada» (Zuñeda), Pancorbo, Santa Gadea, Puentelarra, Espejo, Osma, Berberana, Orduña, «el Mando», «el Odio» (Llodio), Miravalles, Arrigoriaga. Villuga cite deux fois cet axe. L'itinéraire Vitoria-Burgos passe par Quintanapalla: celui de Burgos à Bilbao, par «la Venta Horonos», etc.

<sup>6</sup> *Cámara-personas*, leg. 5 Antonio del Campo «Yo Antonio del Campo escriuano publico ...por la Reyna nra señora fago fe...»

<sup>7</sup> *Viajes de Extranjeros*, t. I, p. 873, n° 87.

<sup>8</sup> R. G. S., 20-III-1484, fol. 8. Confirmation par les Rois Catholiques de cette *merced*.

<sup>9</sup> R. G. S., XII-1502.

L'hébergement et l'approvisionnement des voyageurs sur l'axe Burgos-Miranda-Vitoria était une affaire intéressante, si on en juge par la fréquence des différends concernant les auberges. En 1494, la ville de Miranda se plaint que les gens d'Estavilla en Alava ont construit des auberges (*ciertas casas de mesones e ospederia*) près du pont d'Armiñón,



Photo 4. — La *carretera antigua* entre Miranda de Ebro et Armiñón. Au fond, le pont et le village d'Armiñón.  
(Photo J. P. Molénat.)

très fréquenté (*paso muy comun e general para toda la dicha tierra de Alava e Guipuzcoa e para todas las montañas*)<sup>1</sup>. Dans ces auberges on vend toutes les provisions nécessaires aux voyageurs: ceux qui allaient

<sup>1</sup> R. G. S., 23-V-1494, fol. 345. Cf. Navagero, *op. cit.*, *loc. cit.*: une lieue au delà de Miranda, après avoir franchi à gué le rio Bayas, il passe par un pont de pierre le Zadorra en un lieu appelé las *Ventas de Armision*.

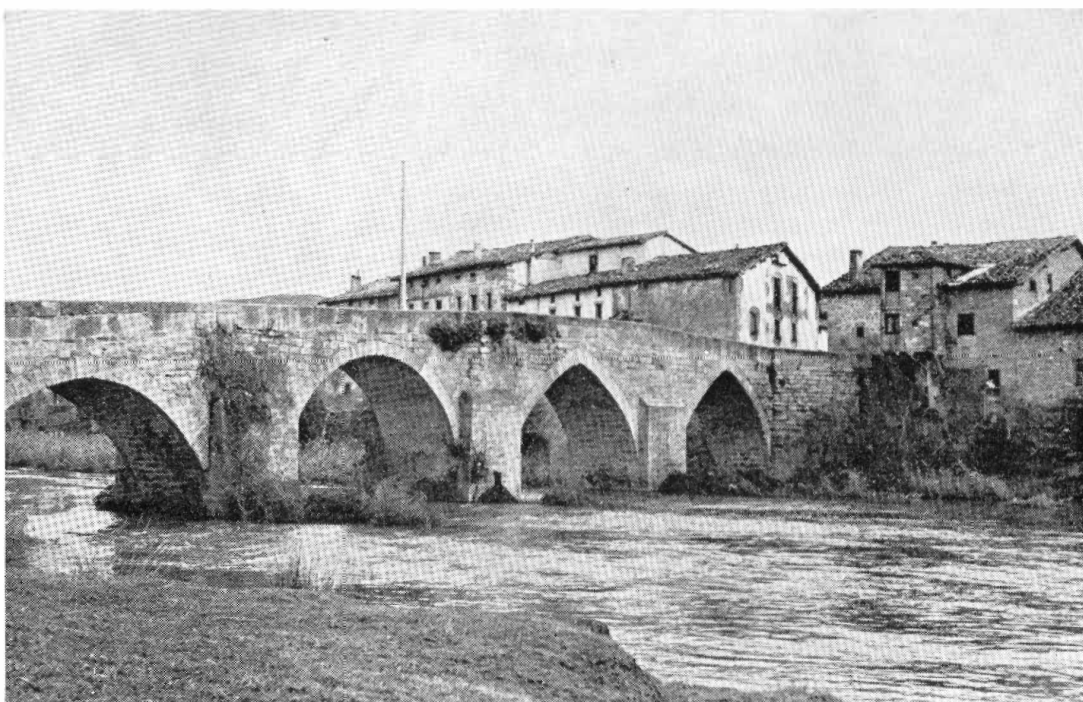


Photo 5. — Le pont d'Armiñón, sur le río Zadorra.  
(Photo J. P. Molénat.)



Photo 6. — La Concha, passage de la route Madrid-Irún le long du río Zadorra.  
(Photo J. P. Molénat.)



s'arrêter à Miranda y descendent désormais, et ceux qui venus aux marchés de Miranda passaient la nuit en ville, vont dormir à ces *ventas*. Les transactions y sont nombreuses, en fraude d'alcabalas, et à Miranda, si l'on en croit la plainte, ne se vendrait plus que la moitié des provisions qui s'y vendaient auparavant.

A la même époque, d'autres auberges s'édifiaient sur la même route, comme celle établie à Santa Gracia, localité de Nanclares *junto al camino real que viene de Vitoria a la villa de Puebla de Arganzon*<sup>1</sup>. En 1499, la villa de la Puebla de Arganzón, appartenant au Connétable de Castille, reproche au *lugar* de Pangua, appartenant au duc de Nájera (condado de Treviño), de tenter d'édifier deux *ventas o casas* tout près de la Puebla, à une portée d'arbalète<sup>2</sup>.

Sur le tronçon de Miranda de Ebro à Vitoria se greffait un embranchement vers le Nord qui, par Villarreal, Ochandiano et Durango, constituait la troisième voie d'accès à la Biscaye<sup>3</sup>. On relève de temps à autre des plaintes concernant l'état des chemins et des ponts sur ces axes, émanant de la province d'Alava (*Junta e diputados alcaldes e procuradores de la provincia de la çibdad de Vitoria e hermandades de Alava e sus aderentes*). Ainsi, celle de 1498, où la junta déclare que, par suite de la suppression des droits de passage (*a cabsa de averse quitado las guias e peajes que solyan aver en la dicha probinçia e hermandades*), les chemins et les cols *de entre Guipuzcoa e Vizcaya e Logroño e La Guardia e la dicha probinçia de Vitoria* sont détruits, et qu'il n'est pas possible d'y passer. Les localités intéressées ne veulent pas les réparer à cause des frais élevés, et la junta demande l'autorisation de faire payer aux voyageurs le montant des réparations. La réponse du Conseil, adressée aux *corregidores*, est celle que l'on pouvait attendre: faire les réparations aux frais des *concejos* (*con tanto que para el reparo de los dichos caminos non pongades nin consentades que sea puesta ynpusyçion alguna que ayen de pagar los recueros e mercaderes e otras personas que por los dichos puertos e caminos pasaren*<sup>4</sup>).

Il est peu fréquent que des précisions soient données sur les ponts et passages à réparer. En 1493, la province s'est plainte en disant qu'elle

<sup>1</sup> R. G. S., 8-III-1490, fol. 347.

<sup>2</sup> R. G. S., 19-VII-1499. La rivalité des deux seigneurs n'est pas étrangère à l'affaire.

<sup>3</sup> G. de Cortázar, *op. cit.*, p. 162, mentionne les plaintes de 1491 sur le mauvais état du parcours, par où d'après les gens de Durango passent la majorité des personnes se rendant en Biscaye et en Guipúzcoa. Dans F. Colón apparaît un itinéraire de Bilbao à Miranda de Ebro par Durango, Mañaria, Ochandiano, Villarreal, «Mendarozquete» (Mendarozqueta), «Landores» (Nanclares ?).

<sup>4</sup> R. G. S., 3-III-1498, fol. 308.

a des rivières abondantes et que les ponts *que dizen Momario e Vayas e las de Albyna* comme beaucoup d'autres, sont démolis et effondrés <sup>1</sup>.

En 1495, la ville de Vitoria se plaint d'un mauvais passage sur le chemin royal qui la relie à la Puebla *diziendo que en el camino real que va de la villa de la Puebla entrada destos nuestros reynos para las provincias de Alava e Guipuscoa e Condado de Vizcaya esta un mal paso que dizen la Concha junto al rio caudal que llaman Çadorra* <sup>2</sup>. A chacune des crues de la rivière, qui se produisent plusieurs fois par an, les eaux occupent le chemin, et le passage est interrompu quelques jours. Il n'y a pas et ne peut y avoir d'autre chemin, parce qu'en dehors de cet étranglement, ce ne sont que montagnes et rochers. Beaucoup de pèlerins et d'étrangers qui ne connaissent pas le chemin, et d'imprudents, ont péri. D'ailleurs il y a beaucoup de rochers à cet endroit, et même quand le chemin est dégagé chars et charrettes ne peuvent passer. Si on enlevait ces rochers, chose facile à faire, les charrettes pourraient venir de Castille (*de todos estos nuestros reynos*) chargées de grains, de vin et de laines, et retourner avec des chargements de fer (*fierro e herraje*): la province serait mieux approvisionnée, et le fer moins cher en Castille. Comme *la Concha* se trouve dans la juridiction de la Puebla, celle-ci a été requise par la ville de Vitoria et sa province de réparer le chemin; mais le coût est de 80 000 mrs., et il est demandé que les localités voisines y participent avec la Puebla et Vitoria. Ce document invite à plusieurs réflexions. Tout d'abord, à une conclusion formelle: jusqu'à cette date au moins, sur cet axe important, le trafic devait se faire à dos de mulet. Ensuite, la préoccupation économique, qui voit l'intérêt d'une amélioration des voies de communication pour l'abaissement du prix de revient des transports. Enfin, quelque étonnement devant la faiblesse relative de la somme déclarée nécessaire: dans ce cas précis, suffisait-il de cela pour amener une amélioration aussi notable?

En 1504, les muletiers (*recueros e mulateros*) de la Confrérie de *Sant Anton de tierra de Alaba* (les mêmes ainsi désignés ailleurs ... *en la dicha prouincia de Alava ay muchos mulateros los quales tienen una cofradia entre sy llamada de Sant Anton de Mendeguryn*) <sup>3</sup> se plaignent de l'état

<sup>1</sup> R. G. S., 27-IV-1493, fol. 143.

Madoz, art. Trespuentes: cette localité a deux ponts, dont l'un appelé *Momario* à 1/4 lieue à l'Est du village. Le même, art. Bayas: ce barrio de Miranda a deux ponts sur le rio Bayas, dits ponts de *Bayas* et de *Buyon*.

*Albyna*: rivière passant par Villarreal de Alava (Dic. del Mov.).

<sup>2</sup> R. G. S., VIII-1495, fol. 285. Sur la carte 1/50 000, n° 138 on trouve *la Concha* vers le K. 336 de la route Madrid-Irún.

<sup>3</sup> R. G. S., 26-VIII-1504. Ils tentaient de monopoliser le trafic du blé vers Durango: G. de Cortázar, *op. cit.*, p. 95-96.

des chemins, mais leurs plaintes explicites concernent des lieux situés hors de la province d'Alava:

«... en los prados de entre Burgueta e la Puebla e ado disen Retuerta que es camino real e parte termino comunero de la Puebla e Pangua e Burgueta e entre la villa de Pancorbo e Çunedá e entre Guisaleña e Birbiesca e en otras partes e lugares en tierra de Alava estan muy malos pasos e peligrosos e çerrados e estragados los caminos o pasados e caydas e ronpidas algunas puentes...»

Beaucoup de voyageurs ne peuvent passer qu'à grand peine. Bien des bêtes (*asemilas e cabalgaduras*) ont été en danger. Les localités ne veulent pas faire les réparations, et quand un voyageur ou son mulet quitte le chemin pour la bordure des propriétés, afin d'éviter le danger, il est puni et maltraité <sup>1</sup>.

Au delà de Vitoria, vers le Guipúzcoa, les choses étaient bien pires. Pas plus dans le guide de Villuga que dans F. Colón n'apparaissent de chemins dans cette direction. En 1504 encore, la junta de la province de Guipúzcoa se plaignait que les localités de l'Alava ne veuillent pas réparer leurs chemins: en hiver les muletiers ne pouvaient pas passer avec les provisions qu'ils portaient en Guipúzcoa <sup>2</sup>. Le chemin normal restait celui des pèlerinages par le tunnel naturel du *Puerto de San Adrián*. On se préoccupait encore d'établir des facilités pour les pèlerins: le bachelier don Martín de Astigarreta, de Segura en Guipúzcoa, désirait édifier un hôpital *en el Puerto de Sant Adrian* parce que, disait-il, il y en avait grand besoin pour les pauvres et les pèlerins. Mais les gens de Cegama ne voulaient pas le lui laisser construire à cet endroit, situé sur leur territoire <sup>3</sup>. Un cavalier passait avec difficulté <sup>4</sup>. C'est par là que passèrent aussi bien Antoine de Lalaing avec Philippe le Beau, en janvier 1502, que Navagero en 1527. Comme de coutume, c'est Navagero qui donne la description la plus précise du tunnel, long d'une portée d'arbalète, et des réparations malencontreuses apportées au sentier d'accès: on avait mis

<sup>1</sup> R. G. S., 24-VII-1504. Que le licenciado Cristóbal de Mayoralgo, *juez de residencia* de Vitoria, aille lui-même voir les chemins et les ponts et oblige chaque localité à réparer les chemins, chaussées et ponts dont elle a la charge.

<sup>2</sup> R. G. S., VII-1504. La disette de cette année là n'a pas manqué de rendre plus aigus les problèmes de transport.

<sup>3</sup> R. G. S., 3-IX-1504. Ordre au *corregidor* de Guipúzcoa d'aller voir sur place et si l'endroit est convenable de laisser construire l'hôpital sur un terrain public payé au juste prix.

<sup>4</sup> *Cámara-personas*, leg. 7, García de Cotes, lettre aux souverains *...e aun viniendo por el camino el dia que pase el puerto de Sant Adrian cayo el cavallo en que venia...*

des morceaux de bois au travers, si bien qu'il aurait mieux valu le laisser en l'état <sup>1</sup>. Lalaing soulignait quant à lui l'étonnement des gens du pays devant la première voiture qu'on eût fait passer par ces montagnes <sup>2</sup>.

Nous laisserons ici le chemin qui descendait vers Saint-Sébastien, Fontarabie et Bayonne par Tolosa, pour noter seulement que d'autres chemins pouvaient être utilisés de manière encore plus précaire entre Alava et Guipúzcoa. En 1496, les *concejos* de Zarauz, Guetaria, Zumaya, Cestona, Azpeitia, Azcoytia, Villarreal, et de l'*alcaldia* de Areria, se plaignent en disant qu'ils sont situés dans la vallée appelée Legazpia, et que depuis un temps immémorial ils utilisent le chemin remontant cette vallée jusqu'à l'entrée de l'Alava. Les gens de l'Alava amènent par ce chemin des grains, du vin et d'autres provisions. Le chemin était royal et public *por el dicho valle de Legaspia arriba fasta yr a pasar por los lugares que se llaman Biozcorna e Ulbia fasta entrar en la dicha provincia de Alaba*. Mais depuis peu les *concejos* de Segura et d'Oñate avaient fermé le chemin et interdit aux voyageurs de passer <sup>3</sup>. Tout ceci ne tend pas à atténuer l'isolement du Guipúzcoa par rapport au reste de la Couronne de Castille.

## LE CHEMIN DE BURGOS À LAREDO

C'était le chemin le plus direct de Burgos à la mer, mais passablement accidenté. Après avoir parcouru les étendues désolées et dépeuplées du *páramo* au nord de Burgos (*el Butrón*) il descendait brusquement vers la vallée de l'Ebre dans la *merindad de Valdivielso*, franchissait le fleuve dans le défilé de *Los Hocinos*, hésitait dans son parcours à travers le bassin de Villarcayo et Medina de Pomar (*merindad de Castilla Vieja*), franchissait une nouvelle ligne montagneuse pour redescendre vers Laredo par la vallée de l'Asón. Il comportait un embranchement vers Bilbao par le *valle de Mena* et Valmaseda: celui-ci constituait, après le chemin de la Peña de Orduña, la deuxième grande voie d'accès à la Biscaye par l'intensité du trafic <sup>4</sup>. F. Colón et Villuga donnent chacun une des deux

<sup>1</sup> *Viajes de Extranjeros*, t. I, p. 874, n° 89.

<sup>2</sup> *Op. cit.*, p. 445.

<sup>3</sup> R. G. S., 23-IX-1496, au *corregidor* de Guipúzcoa *para que ampare en un camino*. On trouve sur la carte 1/50 000 n° 113, les lieux-dits *Biozcorna* et *Praderas de Urbia*, dans les confins sud des *terminos* d'Oñate et de Legazpia, en pleine montagne.

<sup>4</sup> G. de Cortázar, *op. cit.*, p. 160-161.

branches du chemin <sup>1</sup>. C'est le chemin de Bilbao à Burgos par Valmaseda qu'empruntèrent en 1466 le noble de Bohême Léon de Rosmithal et sa suite: le récit du secrétaire Shaschek parle du pont de pierre de Bilbao, des seize passages à gué du rio Cadagua entre Bilbao et Valmaseda, du pont de bois de Valmaseda où l'on percevait un droit aux voyageurs et où Rosmithal et les siens faillirent connaître un mauvais sort faute de vouloir payer. Puis ils continuèrent par Villasana, Medina de Pomar, «Ezérnum» (Cérnegula) jusqu'à Burgos <sup>2</sup>.

La branche de Bilbao du chemin avait certainement une activité plus intense que celle de Laredo. Le passage par le *valle de Mena* était naturellement plus facile que celui des *Montes de Ordunte*. L'essor portuaire de la ria de Bilbao était plus soutenu que celui de la baie de Laredo, que gênaient de mauvaises conditions d'abri <sup>3</sup>.

Il ne semble pas que l'on se soit sérieusement préoccupé d'améliorer le chemin de Burgos à Laredo avant 1499. Si des travaux furent effectués avant cette date, ils répondaient à des initiatives et des besoins locaux. En 1487, les *mulateros caminantes de Castilla Vieja* s'étaient plaints que dans certaines localités par où ils passaient avec leurs mulets on avait fait, sans autorisation royale, des ponts, pontons et chaussées *non seyendo en pro ni utilidad comun dellos* et sans qu'aient été appelés leurs procureurs, et qu'on y percevait des droits parfois importants (*a medio real e a otros a dose mrs. e dende arriba*). Ils avaient obtenu l'interdiction de ces *peajes e pontajes e calçadas*. <sup>4</sup> Cependant, pour ces ponts ou pour d'autres, avec autorisation royale ou non, les muletiers continuèrent d'être appelés à contribuer, mais toujours sans grands résultats pour l'état du chemin. Le départ de Laredo, en 1496, de la flotte qui menait la future Jeanne la Folle vers son mariage flamand ne semble pas avoir été l'occasion d'améliorer sensiblement les voies d'accès à la ville, pas plus que les préparatifs faits pour accueillir l'année suivante Marguerite d'Autriche au retour de la flotte <sup>5</sup>.

<sup>1</sup> F. Colón: t. I, p. 291, n° 3315, itinéraire de Burgos à Bilbao par Medina de Pomar. Le chemin de Villuga, de Burgos à Laredo, évite Medina de Pomar.

<sup>2</sup> *Viajes de Extranjeros*, t. I, p. 262.

<sup>3</sup> *Cámara-pueblos*, leg. 10, n° 34. Information faite par Laredo, pour montrer la nécessité qu'elle avait d'un *cay*, en 1494. Il fallait tirer en hiver les bateaux sur la place pour les mettre à l'abri et pour cette raison la pêche n'avait pas la même activité qu'à Santander ou Castro Urdiales.

<sup>4</sup> R. G. S., 17-XII-1487, fol. 63; *Cámara-pueblos* leg. 10, n° 32.

<sup>5</sup> R. G. S., 30-V-1497, fol. 25. Limpías a élargi ses chemins, quand on attendait la «princesse» à Laredo à sa venue de Flandre. Ils étaient maintenant pleins de bourbiers et de passages dangereux, et il fallait les réparer avant l'hiver.

Par contre, en 1499, un plan d'ensemble fut préparé<sup>1</sup>. Les autorités prirent des dispositions pour réunir les fonds nécessaires. Il fallait d'abord récupérer les sommes antérieurement perçues aux muletiers, mais gaspillées ou détournées<sup>2</sup>. Il fallait surtout percevoir des quantités élevées: le *corregidor* des *cuatro villas* (Laredo, Santander, San Vicente et Castro Urdiales) et l'*alcalde mayor* de Castilla Vieja devaient percevoir conjointement 1 113 000 mrs., montant du *repartimiento* auquel ils avaient procédé après l'inspection des chemins<sup>3</sup>. Mais les travaux n'étaient pas près de s'effectuer pour autant. En août 1500, il fallut réitérer au *corregidor* et à l'*alcalde mayor* l'ordre de percevoir l'argent du *repartimiento*<sup>4</sup>. L'opération n'était pas simple, comme le prouvent les difficultés rencontrées pour lever la part des muletiers, les premiers intéressés pourtant<sup>5</sup>. Le *corregidor* et l'*alcalde mayor* avaient estimé que la manière la moins pénible de percevoir leurs 260 000 mrs. était de lever un *real* (34 mrs.) par bête de somme, et qu'il revenait aux muletiers d'en donner à ferme la perception. Elle fut adjugée pour 130 000 mrs. et un an à Fernán Ruiz de Cenares: celui-ci perçut la *renta* pendant 6 mois environ mais refusa de payer. A cette occasion une irrégularité fut découverte: l'argent était perçu sous forme d'*ynpusiçion*<sup>6</sup>. Fernán Dianez de Alcocer, *contino* de la maison royale, fut envoyé début 1501, pour recevoir

<sup>1</sup> M. T. de la Peña et P. León Tello, *Archivo de los Duques de Frías*, t. I, *Casa de Velasco. Inventario*, Madrid, 1955, p. 247, n° 1550. Copie d'une provision du Conseil du 15-I-1499 *para que se registren los caminos y puentes de Burgos à Laredo*.

<sup>2</sup> R. G. S., 20-VIII-1499: la *cofradía de los mulateros e recueros de la çibdad de Burgos e de la villa de Laredo e sus comarcas* s'est plainte que, pour la réparation des ponts, chaussées et chemins de Burgos à Laredo, depuis 10 ans, il avait été fait à ses membres *repartimiento* de fortes sommes, qui avaient été perçues, mais dont il n'avait jamais été rendu compte.

<sup>3</sup> R. G. S., 27-VIII-1499.

<sup>4</sup> R. G. S., 3-VIII-1500. Les *mulateros e viandantes que andan de la çibdad de Burgos a la villa de Laredo y a las Encartaçiones de Vizcaya e a la merindad de Castilla Vieja* s'étaient plaints que la provision précédente était restée sans effet; de même, les comptes des *repartimientos* précédents n'avaient pas été pris: R. G. S., 4-VIII-1500.

<sup>5</sup> R. G. S., 25-II-1503 *Ejecutoria* dans le procès traité devant le Conseil par les *mulateros e viandantes de la prouinçia de Burgos* d'une part, *Fernand Ruys de Cenares vesino e escriuano de la villa de Medina de Pomar* de l'autre, explicitée par d'autres documents.

<sup>6</sup> R. G. S., 17-VIII-1500; ordre au *corregidor* et à l'*alcalde mayor* de faire payer Fernan Ruys.

R. G. S., I-X-1500: l'*alcalde* de Castilla Vieja ainsi que Pedro Ruiz Cachopin, de Laredo, et Fernando del Prado, du village d'El Prado, sont cités devant le Conseil, pour avoir le premier établi l'*ynpusiçion*, les deux autres, procureurs des muletiers, pour l'avoir demandée.

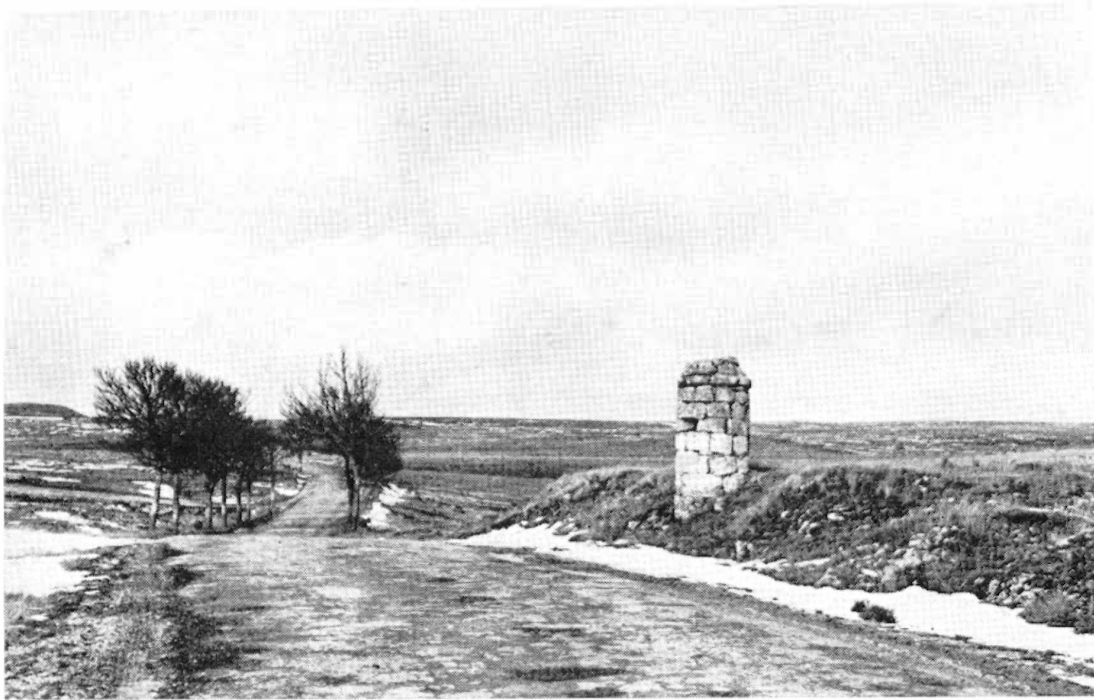


Photo 7. -- Une borne (*mojaya*) le long de la route, sur le *paramo* au Nord de Burgos.  
(Photo J. P. Molénat.)



Photo 8. — Le défilé de *los Hocinos*, avec à gauche l'Ebre.  
(Photo J. P. Molénat.)

10. — Mélanges.

les comptes de Fernán Ruiz et le solde à payer par les muletiers <sup>1</sup>. Fernán Ruiz fut incapable de présenter des comptes exacts: il tenait deux livres différents... Les procureurs des muletiers affirmèrent que le *repartimiento* ne pouvait être exécuté qu'en faisant payer en certains points de passage. Sinon il fallait leur donner l'autorisation d'évaluer en argent la valeur des bêtes et faire une répartition en proportion, ou bien permettre une perception par fermage (*por renta o arrendamiento*) qui convenait mieux aux muletiers. Mais le Conseil Royal n'acceptait pas de jouer sur les mots et Fernán Dianez devait faire faire la répartition en accord avec les procureurs des muletiers <sup>2</sup>.

Sa mission était aussi de percevoir la part des autres *conçejos e valles e tierras e otras personas*. Ce fut une levée de protestations telle qu'après avoir ordonné de faire payer les sommes en litige nonobstant les appels, le Conseil Royal dut convoquer une conférence réunissant autour de Fernán Dianez de Alcocer un procureur de la ville de Burgos, un autre des marchands, deux procureurs des muletiers, deux ou trois de Laredo et des autres localités comprises dans le *repartimiento*. Tous ensemble devaient se présenter à Valladolid devant la partie du Conseil qui y résidait <sup>3</sup>.

Dans cette conférence fut élaboré un accord qui donne des précisions intéressantes sur les travaux projetés <sup>4</sup>. On notera, dans les parties élevées du parcours, sur le *páramo* dominant la vallée de l'Ebre (*El Butrón*) et dans la traversée des *Montes de Ordunte*, des bornes (*mojoyas*) pour signaler le chemin en temps de neige <sup>5</sup> et qui devaient comporter des indications de direction <sup>6</sup>. Dans les défilés, il était prévu de protéger le chemin par des murs de maçonnerie, de déblayer le passage des rochers qui l'encombraient, d'établir comme en d'autres passages des chaussées. Les ponts étaient encore prévus pour la plupart en bois, mais un projet

<sup>1</sup> R. G. S., 30-II-1501.

<sup>2</sup> R. G. S., 20-III-1501.

<sup>3</sup> R. G. S., 29-III-1501.

<sup>4</sup> R. G. S., 5-VI-1501, document reproduit en appendice I.

<sup>5</sup> R. G. S., 22-III-1501. Les procureurs des muletiers avaient dit *que ay mucha necesidad en los puertos del Butron e de Sendero enyesto que son cinco leguas de despo-blados porque son puertos muy altos e cargan en ellos muchas nieues de se faser mojoyas de cal e canto de diez pies en alto... por que han de ser espesas porque con la ventisca alcançan poco la vista e que ha falta dellas diz que peligran muchas personas y aun asemilas porque no pueden atinar el camino*. Ces bornes devaient coûter 150 mrs. l'unité. Nous n'avons pu localiser exactement le nom de ce col fréquemment cité sous des formes hésitantes «*Sendero enyesto*», «*Sendeniesto*»... Il se situe dans la zone de l'*Alto de los Tornos*.

<sup>6</sup> *...con sus señales que sepan quel va a Burgos e quel va al Cuerno*. T. López Mata, *La provincia de Burgos...*, p. 219: Villalta s'appelait autrefois Cuerno del Butrón.



important était celui du pont de Bolado <sup>1</sup>. Ses piles étaient prévues en maçonnerie renforcée de joints de fer et de plomb. Il devait donner un tracé plus court et moins accidenté au chemin dans la descente vers Laredo. C'était la seule des modifications envisagées du parcours qui était retenue <sup>2</sup>. Les conditions de la mise en œuvre du pont étaient minutieusement prévues: une commission de trois membres représentant les marchands de Burgos, la ville de Laredo et les muletiers ferait le contrat, elle désignerait un expert pour surveiller les travaux qui devaient être achevés pour septembre 1502. Les entrepreneurs devraient tenir jour par jour les comptes, que le Conseil examinerait. Les sommes payées par les marchands, Laredo et les muletiers seraient remises en dépôt à Andrés de la Cadena, marchand de Burgos, et à Fernán Ruiz de Villasante. L'accord était entériné par le Conseil Royal qui ordonnait de l'observer en attendant que soit tranchée la question de droit: qui était obligé de contribuer? Les marchands de Burgos eux-mêmes s'étaient plaints à propos des 1 000 florins qui leur avaient été répartis. A titre provisoire aussi, le Conseil les partageait entre les marchands (150 000 mrs.), les muletiers (50 000 mrs. en plus des 260 000 qu'ils devaient déjà payer) et Laredo.

On ne s'étonnera pas que les collectivités et individus appelés à payer, sans que la question de droit fût tranchée, y aient mis peu d'empressement. En octobre 1501, au terme de la saison où les travaux étaient possibles, les muletiers se plaignaient: certains *concejos* avaient fait ou commencé leurs travaux, mais les sommes n'avaient pas été versées <sup>3</sup>. Les travaux du pont de Bolado étaient paralysés faute d'argent. García de Cotes, *corregidor* de Burgos, reçut mission de faire exécuter les travaux et percevoir l'argent. Néanmoins, en juillet 1502, les choses n'avaient pas beaucoup avancé <sup>4</sup>. On en était à s'apercevoir que certains *lugares* peu écartés du chemin avaient été oubliés <sup>5</sup>. Les muletiers demandaient encore que leur contribution soit perçue *en los lugares de los Hocinos e la Horadada*. La réponse du Conseil était immuable <sup>6</sup>.

<sup>1</sup> Le nom est absent des cartes contemporaines et des dictionnaires, mais on trouve la forme *Volao* sur la carte de 1748 reproduite par V. Palacio Atard, *op. cit.*, p. 66.

<sup>2</sup> R. G. S., 20-III-1501, les procureurs des muletiers avaient dit que *algunos de los caminos por donde caminan los dichos mulateros desde la cibdad de Burgos a la villa de Laredo se podrian mudar e echar por otras partes que menos asperos e mas cunplidos les fuesen...*

<sup>3</sup> R. G. S., 23-X-1501.

<sup>4</sup> R. G. S., 30-VII-1502.

<sup>5</sup> R. G. S., 20-VIII-1502: ordre au *corregidor* de Burgos de s'informer si Quintana et Valdenoceda sont bien entre la *Cueva Palomera* et las *Ventas del Cuerno*.

<sup>6</sup> R. G. S., 16-VI-1502.

En août 1502 fut rendue l'*ejecutoria* du procès traité devant le Conseil entre les muletiers, les marchands et Laredo sur les sommes à payer<sup>1</sup>. Les marchands avaient affirmé n'avoir pas besoin des ponts et des chemins vers Laredo parce qu'ils envoyaient communément toutes leurs marchandises à Bilbao pour être embarquées vers la Flandre: ils ne faisaient pas plus usage de ces ponts et chemins que les gens du *Reyno de Toledo* et de la *Tierra de Campos*. Laredo alléguait notamment les travaux de son quai dont elle avait tant besoin. Néanmoins le Conseil confirmait le *repartimiento* précédent. Pourtant, il n'y avait toujours pas de progrès. En 1503, les marchands qui avaient payé leurs 150 000 mrs. demandaient à envoyer quelqu'un surveiller l'affaire, parce qu'il était déjà arrivé que l'argent des travaux soit détourné<sup>2</sup>. En 1504, c'étaient les muletiers qui disaient que les *corregidores* de Burgos et des *cuatro villas* ne voulaient pas appliquer les ordres sur le sujet<sup>3</sup>.

Laissons la chronique des ordres d'une efficacité douteuse pour voir la situation des années 1510-1516, sur deux des trois sections du chemin.

Pour la section centrale, la source est l'action menée en 1515 par le *corregidor* des *tres villas de la costa de la mar* (les *cuatro villas* à l'exclusion de San Vicente) à la suite des plaintes des muletiers des *merindades* de Castilla Vieja, Sotoscueva et Sonsierra<sup>4</sup>. Elles concernaient trois points:

- Un *pontaje* sur le pont de Nava, dans le Val de Mena;
- des droits de *huelga* dans les cols de *La Haya* et de la *Peña de Mena* menant vers le Val de Mena, et du *Sendiniesto* vers Laredo;
- les extorsions et violences commises par certains habitants de Medina de Pomar, péagers du Connétable de Castille.

Les deux premiers étaient les plus simples. Le pont de Nava s'était précédemment effondré avec six bêtes chargées. Une provision avait été donnée, ordonnant de le reconstruire aux frais des localités voisines l'utilisant (Valladolid, 26-VI-1513). Mais, dit le *corregidor* dans son rapport, l'*alcalde de los valles de Mena* fit percevoir l'argent aux muletiers des localités voisines, comme à ceux qui en profitaient le plus. Le *corregidor* vérifia les comptes, interdit de percevoir ce droit plus longtemps et fit répartir aux *concejos* ce qui restait à payer.

<sup>1</sup> R. G. S., 27-VIII-1502: *Ejecutoria sobre el repartimiento de los mulateros*.

<sup>2</sup> R. G. S., 20-VII-1503.

<sup>3</sup> R. G. S., 23-II-1504.

<sup>4</sup> *Consejo Real*, 84-2-III.

Pour les droits de *huelgas*, le corregidor déclara qu'il y avait coutume immémoriale dans les cols de *la Haya* et de *la Peña de Mena* de les désenneiger (*abrir los dichos puertos de la nieve quando haze fortuna que llaman haser huelga*), au prix respectivement de deux et un mrs. par passage. De même au *puerto de Sandeniesto*, où l'on percevait 3 mrs. par mulet, jusqu'à ce que par un sentier proche puisse passer un mulet chargé de 12 *arrobas*. Quand un muletier voulait passer par ce sentier malgré la neige, on lui prenait le mulet et la charge. C'est en cela qu'ils se sentaient lésés et à quoi il fallait remédier.



Photo 9. — Le village d'El Prado, au pied de l'Alto de los Tornos.  
(Photo J. P. Molénat.)

Le troisième point présente le plus d'intérêt. Selon les plaignants, les chemins royaux venant de Castille vers les ports de Castro Urdiales, Laredo, Portugaleta et Bilbao étaient plus courts par les *merindades* de Castilla Vieja, Sonsierra et Sotoscuevas que par Medina de Pomar d'une à deux lieues, spécialement pour les habitants des *merindades*: par le chemin direct ils passaient par chez eux. Ils déclaraient être en possession d'aller et venir par les chemins royaux de Castilla Vieja depuis vingt ans sans payer de péage à Medina de Pomar ni ailleurs. Mais depuis dix ans les péagers du Connétable avaient commis des actes de violence contre eux pour les forcer à passer par Medina, les menant par la contrainte à cette ville, et retenant leurs mulets et leurs marchandises. On leur aurait

pris ainsi plus de 10 000 ducats (3 750 000 mrs.) en percevant 50 mrs. par mulet et par an pour les laisser aller par la Castilla Vieja, outre le péage et l'*albalá*. Pour le Connétable, Medina de Pomar était depuis un temps immémorial *Casa de aduana* où étaient examinées les marchandises venant de la mer et y allant, pour voir si les *diezmos* avaient été payés. De même se percevait un *portazgo* de tous les muletiers, qui devaient en outre passer par la grand-rue appelée *Calle del Rey*. Même les muletiers des *aldeas* de Medina, exempts de péage, devaient passer par là. Il déclarait aussi que la ville avait trois grands ponts de maçonnerie réparés aux frais de la ville et aux siens, et qu'il en réparait un, dit la *puente del Bado*, au milieu du chemin royal, sans rien faire payer aux muletiers. Si certains muletiers avaient cessé de venir par le chemin royal (par Medina) c'était à l'insu du Connétable et du *concejo*. La copie d'une lettre témoignait de sa bonne foi et des torts de ses péagers<sup>1</sup>. Le 4 juillet 1501 le Connétable d'alors avait interdit aux péagers de faire des accords avec les muletiers pour qu'ils puissent éviter Medina de Pomar. Sur quoi le corregidor jugea coupables les péagers pour avoir conclu ces *igualas* de 50 mrs. et pour avoir saisi les mulets et les charges. Mais il estimait que les muletiers recevraient grand dommage s'ils devaient être contraints de passer par Medina de Pomar. Au cas où tous devraient payer un péage, passant ou non par le *término* de Medina, il devait être perçu à Incinillas, embranchement des chemins.

Que conclure? Laissons ici l'intérêt des incidents violents entre les muletiers et les hommes du Connétable, rapportés dans l'enquête, comme antécédents du soulèvement des *merindades* contre le Connétable durant les *Comunidades*<sup>2</sup>. Plus de 15 ans après qu'on ait commencé à songer à un plan d'ensemble pour la réfection du chemin par Medina de Pomar, la pression des muletiers pour abandonner ce chemin était telle qu'il fallait déplacer le point de péage. La réalité d'un nouveau chemin s'imposait, même si les muletiers de Castilla Vieja, premiers intéressés, étaient ceux qui donnaient le branle. Et de fait, si F. Colón indiquait encore le chemin par Medina, celui de Villuga gagnera directement Agüera depuis Incinillas. Le chemin avait-il été sérieusement réparé avant et après Medina de Pomar?

Sur l'état de la section finale, nous sommes renseignés par l'enquête

<sup>1</sup> Le Connétable auteur de la lettre est Bernardino Fernández de Velasco, 1<sup>er</sup> duc de Frias, mort en 1512, frère d'Íñigo Fernández de Velasco, 2<sup>e</sup> duc de Frias, connétable en 1515.

<sup>2</sup> J. Pérez, *op. cit.*, p. 45.

menée à la fin 1511 par Sancho de Salcedo, lieutenant du *corregidor* des villes de la côte. Les crues des rivières venaient d'emporter les ponts de bois du chemin royal entre Laredo et Agüera <sup>1</sup>. L'enquête met en évidence deux variantes du chemin: l'une récente (*que agora se anda*) par Ramales et Bolado, et l'autre ancienne par Gibaja. A Gibaja, un témoin déclara que par le pont passait le chemin royal ancien, mais que depuis 35 ans environ les muletiers prenaient par Ramales et Bolado; si le pont de Gibaja ne se faisait pas, effondrés comme l'étaient ceux de Ramales et de Bolado, il ne serait pas possible de passer. Il y avait au total douze ponts effondrés entre Laredo et Agüera, mais le pont de Bolado n'apparaît même pas dans la liste. Plus significatif encore est l'avis de Sancho de Salcedo sur les chemins dans leur ensemble *que estan todos desfechos e perdidos*: il ne suffisait pas d'une crue un peu violente pour ce résultat. Depuis longtemps aucune réparation sérieuse n'avait été faite. Le *repartimiento* de 1501 n'avait pas été appliqué.

Le cas de *Ramales* peut suggérer une idée de la manière dont les réparations se firent après 1511 <sup>2</sup>. En 1513, Rodrigo Saravia, habitant de Ramales, déclarait avoir refait les deux ponts effondrés deux ans plus tôt et demandait à être payé des 55 000 mrs. qu'il avait dépensés. Il faisait dire à ses témoins que les deux ponts restèrent effondrés une demi-année et qu'il les avait refaits à la demande des muletiers. Le *concejo* de Ramales affirmait quant à lui que la localité était trop pauvre pour payer, que de temps immémorial c'étaient les muletiers qui payaient les réparations, que les habitants de Ramales n'y contribuaient pas, et que c'était la coutume pour tous les chemins de Burgos à Laredo.

Il faut relever ces affirmations: elles sont en contradiction avec tout l'effort de l'administration des Rois Catholiques, et en particulier avec le *repartimiento* de 1501, où il était question d'une aide n'excluant pas mais supposant au contraire l'effort des *concejos*. Qu'on ait pu les énoncer est révélateur. D'ailleurs le rapport de Sancho de Salcedo était formel: la pauvreté des localités était telle qu'elles ne pouvaient absolument pas faire leurs ponts et leurs chaussées et la coutume était de faire payer les muletiers. Sur le point important du pont de *Bolado*, pièce essentielle du plan de 1501 dans le secteur, on a aussi la preuve qu'il ne put parvenir à être mis en œuvre à cette époque, si la pauvreté des villages n'y est pour rien. L'affaire donne une idée de l'exactitude avec laquelle étaient gérées

<sup>1</sup> *Consejo Real*, leg. 26, n° 17. Le document a été cité et brièvement analysé par M. Basas, *op. cit.*, p. 150. Voir ici en appendice le rapport final de Sancho de Salcedo.

<sup>2</sup> *Cámara-personas*, leg. 26, Saravia.

les sommes destinées aux travaux. En 1510, Laredo se plaignit à propos des 50 000 mrs. qu'elle avait payés pour ce pont, et qui avaient été dépensés à autre chose <sup>1</sup>. En 1514, Juan Alonso del Prado, procureur des muletiers, explique qu'à la suite de la précédente requête, le *corregidor* de Laredo lui fit payer la somme et la déposa auprès d'un habitant de la ville. Mais le *corregidor* et les *regidores* voulaient prendre l'argent. Une nouvelle provision ordonna d'observer celle de 1510, de garder les 50 000 mrs. pour être dépensés au pont de Bolado <sup>2</sup>. A quoi Laredo répondit qu'il pouvait y avoir 14 ou 15 ans que la ville avait eu à payer les 50 000 mrs. pour ce pont et les chemins. Le pont n'avait pas été construit en pierre mais en bois et la rivière l'avait emporté. On avait ignoré pendant 6 ou 7 ans où pouvait bien se trouver l'argent, jusqu'à ce que quelqu'un en donnât l'avis... La ville affirmait clairement son scepticisme sur une éventuelle construction du pont et voulait récupérer l'argent pour d'autres travaux <sup>3</sup>.

Il est exact que d'autres travaux s'exécutaient réellement, même s'ils duraient longtemps. Le quai, déjà commencé en 1494, n'était pas terminé en 1512 <sup>4</sup>. Sur la *ría de Treto* s'édifiait une chaussée-pont pour le passage du chemin parallèle à la côte. En 1498, le procureur de Colindres expliquait que *en el termino del dicho logar desde la Madalena al barco de Treto* il y avait eu une chaussée-pont, mais la marée l'avait emportée 6 ans auparavant (1492), puis une nouvelle fois avait détruit les travaux commencés. Il manquait 30 000 mrs. et une imposition de passage était sollicitée <sup>5</sup>. En 1507, les *juntas* de Cudeyo et de Ribamontán, de la *merindad* de Trasmiera, étaient en conflit avec le *corregidor* à propos de cette chaussée-pont <sup>6</sup>. Les deux *juntas* ne voulaient pas payer, déclarant qu'elles en étaient éloignées et qu'elles avaient à réparer à leurs frais, dans leur district et juridiction, 23 ponts, dont 10 ou 12 en pierre. Le *corregidor* évoqua l'ordre donné à son prédécesseur par Ferdinand et Isabelle de réparer la chaussée et de répartir 30 000 mrs.: la chaussée avait été commencée mais non terminée. Une information montrait l'utilité de la

<sup>1</sup> *Cámara-pueblos*, leg. 10 n° 52.

<sup>2</sup> *Cámara-pueblos*, leg. 10, Laredo, sans n°.

<sup>3</sup> *Cámara-pueblos*, leg. 10, Laredo, sans n°.

<sup>4</sup> *Cámara-pueblos*, leg. 10, n° 54 et autre document sans n°: cédules royales de 1511 ordonnant de payer certaines sommes — en blanc — à la ville de Laredo comme aide aux travaux du quai.

<sup>5</sup> R. G. S., 3-XII-1498, fol. 8. Au *corregidor* de Trasmiera, qu'il fasse un *repartimiento*, avec interdiction de jamais placer aucune imposition ou autre droit sur ce pont.

<sup>6</sup> *Cámara-pueblos*, leg. 20, Trasmiera, divers documents.

chaussée-pont, le coût d'achèvement des travaux (105 000 mrs. d'après le *corregidor*, 210 à 250 000 d'après les professionnels cités comme témoins), l'usage qu'en faisaient les gens de la *merindad* de Trasmiera. Nul doute que Laredo ne contribuait pour une part importante dans les frais <sup>1</sup>.

\*  
\*   \*   \*

Au terme de cette enquête déjà longue, nous sommes beaucoup moins optimiste que lorsque nous l'avions entreprise, sur la foi de certaines mentions d'actes ordonnant des constructions ou des réparations <sup>2</sup> ou de l'exemple des chemins réparés en Biscaye <sup>3</sup>.

Il faut constater que vers la fin de la régence de Ferdinand l'artère vitale reliant Burgos (où se trouvait alors fréquemment la Cour) au centre castillan (Valladolid, Medina del Campo) était endommagée en de nombreux endroits, et cela même aux portes de Burgos. Faudra-t-il attendre les années 1549-1562 pour que soit refait le pont de Quintana del puente, si les ponts de Tardajos et Buniel avaient été réparés plus tôt? <sup>4</sup>. Peut-être le chemin de Burgos à Bilbao par Orduña était-il en bon état, du moins dans la section proche d'Orduña, grâce au plan de 1492 et à l'imposition temporaire d'un demi real par bête établie en conséquence pour le financement des travaux <sup>5</sup>. Cependant, même sur cet axe nous avons trouvé des plaintes sur l'état du chemin dans les terres grasses du couloir de la Bureba. Ces deux axes étaient les plus importants, par où circulaient le plus de marchandises. La tentative de mettre en état un autre débouché de Burgos à la mer par Laredo se solda alors par un fiasco. Le vieux

<sup>1</sup> Malheureusement, F. Colón ne permet pas de reconstituer à cette date le chemin côtier: apparaissent les tronçons de Fontarabie à Motrico (fort difficile: t. 3, n° 1190-91); de Durango à Bilbao (t. I, p. 63, n° CCCIII), de Bilbao à Castro-Urdiales et Laredo, de Laredo à Santander par le Barco de Treto (t. I, p. 75, n° DLIV-DLVII), de Solares à Santillana par Puente de San Miguel (t. I, p. 98, n° 844), de Comillas à San Vicente, de Santillana à Cabezón — de la Sal — (t. 2, p. 22, n° 3837, 3840)...

Cette fragmentation comme les lacunes dans les renseignements signalés par les auteurs des *Peregrinaciones a Santiago* (t. 2, p. 505 sq.) correspond à l'absence d'un véritable chemin terrestre, moins utilisé que le cabotage.

<sup>2</sup> Par ex. Clemencín, *op. cit.*, *loc. cit.*

<sup>3</sup> G. de Cortázar, *op. cit.*, *loc. cit.*

<sup>4</sup> M. Basas, *op. cit.*, p. 151.

<sup>5</sup> G. de Cortázar, *op. cit.*, ne mentionne que des études préliminaires et ne prouve pas leur réalisation. Cependant nous n'avons pas vu de plaintes probantes sur l'état de cette section dans les années suivantes.

*camino real francés*, au moins à l'ouest de Burgos, était inutilisable même pour des bêtes chargées.

En vérité, la répétition des plaintes et des ordres peu appliqués permet de douter d'une réelle amélioration de l'infrastructure des communications dans le Nord castillan au temps des Rois Catholiques, entendu dans le sens le plus large. Il n'est pas possible de se satisfaire d'un document ordonnant la construction ou la réparation d'une route ou d'un pont pour penser qu'elle ait été effectivement réalisée. Il y avait un grand pas de la conception à la mise en œuvre. On trouve d'autres exemples de l'intervalle entre la conception d'un pont et sa réalisation, parfois pour des passages d'importance secondaire. Ainsi il était question de construire un pont sur le Duero entre Olivares et Quintanilla de Yuso dès 1494; on en était encore, en 1523, à faire le contrat <sup>1</sup>. De même un procès très long porte sur la construction d'un pont sur le Nájerilla, en amont de Nájera <sup>2</sup>. Parfois l'enjeu était beaucoup plus important: le cas le plus patent, bien que très loin de la région qui nous a occupé, est celui du pont de barques entre Séville et Triana. En 1504, Séville voulait le remplacer par un pont de pierre, et demandait l'autorisation de percevoir pour le financer une *ynpusiçion* de un *maravedi* par bête qui passerait <sup>3</sup>. On sait que le pont de barques subsistera jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle. L'existence d'un pont ne suffit pas à prouver qu'il fût utilisable, sinon pour passer à pied: nous avons trouvé de multiples exemples où les charrettes et les bêtes de somme passaient à gué, à côté d'un pont endommagé ou incapable de les supporter.

Un aspect positif important doit être cependant souligné. La multiplicité des documents prouve que ce n'était pas seulement l'autorité royale, mais les villes, les confréries de muletiers, les marchands, qui se préoccupaient de l'état des chemins et des ponts. C'était là un souci extrêmement diffusé. Des résultats semble-t-il aussi limités réclament en conséquence d'autant plus d'explications.

On peut invoquer les insuffisances de la technique <sup>4</sup>. La réponse ne suffit pourtant pas totalement. Les textes que nous avons utilisés suggèrent de compléter l'explication. Qui devait, dans la majorité des cas, payer ou effectuer la totalité ou la plus grande partie des travaux? Les localités qui avaient les chemins ou les ponts sur leur territoire (*en cuyo termino estan*). Qui avait le plus besoin de ces travaux? Nous ne

<sup>1</sup> R. G. S., 17-II-1494, fol. 322. *Consejo Real* 43-12.

<sup>2</sup> *Consejo Real* 11-4 et 210-3.

<sup>3</sup> R. G. S., 23-IV-1504.

<sup>4</sup> B. Bennassar, *op. cit.*, p. 86, pour la région de Valladolid à des dates plus avancées du XVI<sup>e</sup> siècle.



pensons pas que ç'aient toujours été les habitants des villages traversés, mais plutôt les villes et leurs négociants, pour leur approvisionnement et leur commerce. Il est vrai qu'on pouvait les appeler à contribuer, mais avec quelles réticences ils y consentaient! Nous n'entendons donc pas plaider ici la cause, paradoxale, des péages, mais il semble qu'il y avait quelque chose de vrai quand la Junte de la province de Guipúzcoa expliquait que c'était la suppression des *ynpusiçiones* qui maintenait en partie les chemins en mauvais état:

«... antes que el doctor Gonçalo Gomes de Villasandino fuese a la dicha provincia con las ynpusiçiones que se llevauan en las dichas puentes e calçadas se reparaua e estaua reparado todo ello e que el dicho doctor disiendo que hera nueva ynpusiçion e que se lleuava syn nuestra liçençia (des souverains) dis que condeno a muchas personas e mando que los dichos derechos no se lleuasen e que como la dicha tierra es muy esterile dis que muchas veses en cada junta que se fase mandan a todos los conçeijos e veçinos e moradores de la dicha prouinçia que cada uno en su termino e juridicìon repare los dichos caminos e puentes e calçadas e que algunos lo fassen e otros no lo quieren e ynterponen de los dichos mandamientos apelaciones para la dicha nuestra abdiençia...»<sup>1</sup>.

Ceci pose la question du sens de la lutte déterminée du pouvoir royal contre les *ynpusiçiones* et de sa répugnance à autoriser de nouveaux péages. C'est dans les lois des Cortes de Tolède de 1480<sup>2</sup> que l'on trouve formulée l'interdiction des *nuevas ynpusiçiones*. Rappelant les plaintes des pasteurs et des marchands contre ceux qui levaient le *servicio e montazgo* et demandaient *derechos de pasaxes e pontaxes e rodas e castelleria e borras e asaduras* et autres impositions depuis 1464, début des troubles du règne de Henri IV, et les interdictions déjà formulées par ce souverain aux Cortes de 1463 et de 1469, les Rois Catholiques ordonnaient que le *servicio e montazgo* ne soit perçu que dans les *puertos antiguos, e eso mismo, no se pida ni coxa almoxarijadgo ni diezmo ni otros derechos, ni en puertos de la tierra ni de la mar, ni en barca ni en rios...*, sauf là où ils étaient déjà perçus avant septembre 1464. Ils révoquaient par avance les concessions ou les confirmations qu'ils pourraient faire de tels droits.

Il n'y a certainement aucune raison de mettre en doute le motif invoqué par les souverains: la protection des pasteurs et des marchands, c'est à dire une politique économique fondée sur le développement de

<sup>1</sup> R. G. S., 30-VII-1500. La Junte ne demande pas le rétablissement des *ynpusiçiones*, mais l'interdiction des appels. Dans le même sens, la requête citée de la Junte de l'Alava en 1498. Cf. aussi le rapport de Sancho de Salcedo, Appendice II.

<sup>2</sup> Pet. 90.

l'élevage et du grand commerce privilégié. Mais nous avouons ne pas être totalement satisfait par l'explication. Quel était le plus grand obstacle à la fluidité des communications, nécessaire au développement de l'économie: les divers péages ou les obstacles matériels? La réponse n'est pas à priori évidente. Aucune loi n'obligeait les bénéficiaires des péages anciens, donc légaux, à en affecter le produit à l'entretien des chemins et des ponts. La loi et la pratique administrative constituaient plutôt un frein au nécessaire désenclavement, au moins dans la région qui nous a occupé. D'autres motifs devaient pousser à cette pratique.

Peut-être l'histoire de la part des mulctiers dans le projet avorté de réfection du chemin de Burgos à Laredo est-elle instructive? De même que les vicissitudes des 50 000 mrs. de Laredo pour le pont de Bolado, elle montre d'abord tous les risques de détournements et d'abus, chose la moins intéressante. Surtout, l'obstination des mulctiers à réclamer qu'on leur fasse percevoir l'argent en certains points de passage, demande constamment repoussée par les autorités, doit mettre en éveil. Il est probable qu'en effet l'imposition de passage était la manière la plus économique de recueillir cet argent. La refuser avec constance n'était pas les protéger économiquement. De même, la loi sur les ponts aboutissait à un résultat paradoxal: là où un droit, supposé légal parce que ancien, était perçu pour traverser une rivière par gué ou par barque, la construction d'un pont, donc d'un service amélioré nécessitant un gros investissement, devait amener la suppression de ce droit.

Nous ne voyons qu'une explication à ces paradoxes, peu favorables à une amélioration des communications: mettre une imposition en un lieu de passage était un acte d'autorité; même accordée par les souverains, elle pouvait mettre en péril l'équilibre instable établi dans le royaume, constamment susceptible d'être remis en question. De plus, un droit une fois établi tendait à devenir perpétuel. Le frein à la réalisation des travaux, à cette époque, était, plus que dans la technique, dans la structure politique et sociale du pays. Celle-ci interdisait d'utiliser la méthode de financement la plus efficace, qui aurait pu intéresser aux travaux les localités traversées par des courants commerciaux qui les dépassaient. Elle obligeait d'avoir recours, pour mettre en œuvre les projets, à la vigilance constante des *corregidores* qui devaient contraindre les collectivités réticentes. Il n'est pas question de mettre en doute ici le sérieux de ces hommes, mais force est de constater que les plaintes s'élèvent fréquemment contre eux, parce que les travaux ne s'effectuent pas. Les *corregidores* et autres commissaires, débordés de tâches, ne pouvaient suffire à imposer aux collectivités la réalisation de travaux auxquels elles ne se sentaient pas directement intéressées.

## APPENDICE I

### **Accord entre les parties intéressées pour la réfection du chemin de Burgos à Laredo, conelu sous l'égide du Conseil Royal.**

*(Inclus dans R. G. S., 5-VI-1501. Valladolid. Comte de Cabra.)*

Lo que se conçerto entre los pueblos desde Burgos a Laredo con el procurador de los mulateros viandantes en la villa de Valladolid por mandado de sus altezas en veynte e un dias de mayo de mill e quinientos e un años es lo siguiente.

Que pues sus altezas mandan conforme a su mandado que no se cargue syno a los lugares que estan en el camino real e a los mesoneros e aunque ayan de haser los dichos lugares en sus terminos, pero ay lugares que no se podrian conportar por ser pocos vezinos e otros despoblados, en ello fue acordado lo syguiente:

La çibdad de Burgos que faga todas las braças de calçadas que estan de faser de su termino en el dicho camino real.

Biuar e Quintana Hortuño e Villaverde e Peñahorada e Hontomin e Cernuregla que adereçen sus terminos e ayuden los unos lugares a los otros conforme al repartimiento e faga Peñahorada quatro mojoyas e Hontomin que faga todas las braças que ay en su termino e seys mojoyas fasta los Olmos e dos pontones en esta guisa, los mesoneros vesinos del dicho lugar la terçia parte de todo a su costa e enbas otras dos terçias partes ayuden como vezinos al dicho conçejo, el qual aya de ayuda para las costas tres mill mrs e haziendo lo suso dicho que no sean obligados ayudar a otro ningund conçejo ni otro conçejo ayude a Ontomin para lo de su termino.

Del Cuerno a Masa son menester asy mismo çient mojoyas, estas faga el valle de Sedano e el lugar de Masa que son sus terminos e cada uno faga su termino e sean fechas de doze pies de alto e bien fechas como dicho es e ayan sus señales para conosçer a que parte van e en estas mojoyas no han de ayudar el lugar de Quintana de Loma porque ayuda en las otras.

De Cernuregla a la Horca han de faser quinze mojoyas los de Cernuregla a piedra secca con sus señales que sepan qual va a Burgos e qual va al Cuerno de diez pies de alto bien seguidas e bien anchas a vista del procurador de los mulateros, e del dicho termino a la Hoz de Almiñe son menester ochenta mojoyas fechas de la manera suso dicha, las quales han de haser el lugar de Quintana de Loma e Escobados e Dobro e Villascusa o que si no les quisiere ayudar el dicho lugar de Villaescusa que les den los quatro mill mrs que les estan desposytados con los quales no les acudan sy no ayudaren a la dicha obra e acudan con ellos a los conçejos que fizieren las dichas mojoyas, las

quales sean fechas a vista del procurador de los mulateros e del procurador de Valdiuieso.

Desde el Cuerno fasta la Peña Palomera que es en los Hoçinos termino de la merindad de Valdiuieso fasta juntar con el termino de Castilla Vieja que lo fagan todo de calçadas do fuere menester y asy mismo do fuere menester en los Hoçinos en el dicho termino pared de cal e canto que la hagan e quebrar e boluer algunas peñas que sea bien fecho a dicho de canteros e del procurador del valle e del procurador de los mulateros. Esto paguen los mesoneros las dos terçias partes con la venta en que biue Luxan e los pueblos de Pesadas e el Almiñe e la Puente la otra terçia parte e que se les den a los pueblos para ayuda quatro mill mrs los quales se les den de los mrs de los mercaderes y de los mulateros. Los mesoneros del Cuerno han de dar tres mill mrs para las dichas calçadas en la manera suso dicha repartidos los dos mill mrs para los mesoneros e los mill mrs para los pueblos suso dichos.

En los Hoçinos de la dicha Peña Palomera que fasta aquella han de haser los dichos lugares suso dichos e desde alli de la dicha Peña Palomera haga el procurador de Castilla Vieja con que de Sancho Dias de los Hoçinos quatro mill mrs por su venta y que hagan todo lo que fuere menester asy de paredes de cal e canto donde fuere menester como quitar peñas sy estuieren ocupadas en el camino como las calçadas que fueren menester fasta llegar al termino del Abad de Ruyseco con que lo hagan bien a dicho de cantero e del procurador de los mulateros e asy fecho les dan para ayuda syn lo de Sancho Dias diez mill mrs de los mrs de los mercaderes e mulateros.

En los dichos Hoçinos pasado el termino de la merindad de llano de Castilla Vieja en ella entra el termino del Abad de Ruyseco e asy lo que fuere menester de pared de cal e canto en los dichos Hoçinos como de calçadas o quebrar algunas peñas y que lo hagan haser bien a dicho de cantero e del procurador de los mulateros.

El termino de Bezuezes syn que haga el Abad de Ruyseco su termino le quedan muchas braças de calçadas fasta llegar al termino de Aldea son pocos vesinos. Jure el procurador quantos venteros ay y aquellos paguen a mill mrs y lo demas a cunplimiento de la mitad o fagan todo lo que faltare en sus terminos e dese les para ayuda doze mill mrs de los mrs de los mercaderes e mulateros y lo que mas costare quitos los mrs de los mesoneros que los repartan por vesinos a dicho del procurador.

Medina de Pumar faga desde el termino de Bezuezes que entra el termino de Aldea fasta el molino de Juan Sanches de Angulo de Quintanilla todo su termino pues es desde el termino de Bizuezes fasta el de Montija. Juan Sanches de Angulo pues ronpio el camino real para haser su molino que faga alli puente de madera o de cal e canto y que la sostenga para adelante.

La puente de Pienza dieron los de Montija diez mill mrs, que den los mesoneros que estan en el camino real en la dicha Montija otras seys mill

mrs e estos que los reparta su procurador. Asy que los mesoneros paguen los seys mill mrs y demas fagan en la dicha merindad de Montija las calçadas y quebrar peñas y allanar el dicho camino real y den aderesçadas las dos puentes de Aguera y la puente del Ribero y sea fecho e repartido por su procurador qualquier cosa que aya en el dicho termino de manera que sea bien fecha a dicho de ofiçiales y del procurador de los mulateros quitos estos diez e seys mill mrs quedan que se han de dar para la puente de Quintanilla de Pienza quarenta e nueve mill mrs por que los seys mill mrs de los mesoneros han de ser para esta puente de Quintanilla de Pienza.

Las llastosas de Sandeniestro de calçadas e quebrar algunas peñas esta contado dos mill e trezientos e ochenta mrs e son menester unas seys mojoyas ençima del puerto y en el puerto ay mucho de aderesçar de calçadas anchas e varendas e echar maderos en la orilla de la calçada de la parte de abaxo. Los tres mesoneros del Prado paguen çinco mill mrs y todos los vesinos paguen quatro mill mrs que son nueve mill mrs, faltara para este puerto treze mill mrs, estos que se paguen de los mrs de los mercaderes e mulateros e la puente de madera buena esta por agora. Al que se diere cargo de haser las mojoyas se le de cargo de plantar en el ynvierno doze caxigas pequeñas de pie en el dicho puerto.

En la Calera esta de aguisar el ponton y un poco de calçada fasta la punta de la syerra como va a Lanestosa, esto fagan los de la Calera.

En Valnera ay de haser algunas calçadas antes de llegar a Lanestosa y otras desde Lanestosa fasta la puente de la Pared, que tienen fecha en Lanestosa en el lugar una puente y hagan la que esta torçida al molino que este bien hecha y haziendo esta puente bien y las calçadas de su termino que les den para ayuda seys mill e quinientos mrs.

En Ramales fizieron dos puentes de madera y pasando la requa por ella es razon de ser ayudados para estas puentes del valle de Riesga dos mill mrs y de la Yunta de Boto dos mill mrs y para lo que falta y por que fagan el camino de allende el rio e allanar la cuesta e quebrar algunas peñas que les den diez mill mrs, estos que se les den de los mrs de los mercaderes e mulateros. Este camino es en derecho del molino de Pero Sanches Saravia, este camino hagan los mesoneros del dicho lugar de Ramales.

Los de Barçelna de Bolado que hagan los vesinos del lugar, que ayuden con cada quatro dias a su costa en su termino en las calçadas e lugares mas çercanos que fueren menester o paguen cada çient mrs, faltara de Ramales a Barzena çinco mill mrs en lo que han de haser los lugares, estos se les han de dar de los mrs de los mercaderes e mulateros.

La puente de Bolado costara porque se ha de haser perfecta de pilares de cal e canto trenadas las esquinas y ençima de maderas gruesas, han de ser trenadas las esquinas una con otra de trenas de fierro con su plomo, costara trezientas e sesenta mill mrs.

El lugar de Rasynes que faga su termino desde Bolado fasta el castaño de Armontin que entra el termino de la villa de Laredo. En el castaño de Armontin entra el termino de la villa de Laredo que son dos leguas e

media que es de Rasynes fasta la villa de Laredo, en todo este termino que lo faga la villa e los dichos lugares de su vezindad, son Laredo e Anpuero e ayuden algund poco Çerezeda la puente de cal e canto pues el camino de carro çesa que non se faze de presente baste que sea de madera.

El lugar de Linpias que faga todo su termino lo que esta de por haser e los pontones e alarguen sus caminos de ocho cobdos en ancho do quiera que aya lugar e rehagan las calçadas que estan fechas todo a dicho de cantero e del procurador de los mulateros.

El lugar de Colindres que alargue sus caminos a ocho cobdos fasta llegar al lugar y en el pueblo en el dicho pueblo do quiera que pueda aver lugar que hagan todo el camino de calçadas bien anchas e haziendolo asy a dicho de canteros e del procurador que les den para ayuda diez mill mrs de los dineros de los mercaderes e mulateros.

Desde Colindres a Laredo con los otros terminos de la dicha villa de Laredo que lo hagan la dicha villa de Laredo.

Todos estos caminos e puentes se han de haser perfectamente a vista del procurador de los mulateros, los quales nonbren e deputen el dicho procurador e del procurador de cada merindad con un cantero en cada termino e han de ser fechos para en fin del mes de setiembre deste año e que les sean pagados los mrs en començando la obra de lo que esta tasado la mitad e la otra mitad despues de fecha la obra.

E la dicha puente de Bolado luego se ponga en obra en la forma e manera syguiente...

## APPENDICE II

### **Rapport de Sancho de Saleedo sur l'état des ponts et des chaussées de Laredo à Agüera en 1511.**

*(Consejo Real 26-17, fol. 53 vº.)*

Muy poderosa señora

Sancho de Salzedo lugarteniente de Francisco Bazquez de Cepeda vuestro corregidor en el corregimiento de las villas de la costa de la mar e merindad de Trasmiera veso las reales manos de vuestra alteza e digo que por mandado de vuestra alteza por una su probysion real yo vine desde la villa de Laredo fasta el lugar de Aguera a ver las puentes que ay en el camino que viene desde la dicha villa de Laredo a esta çibdad de Burgos e a otras partes, e asy es muy poderosa señora que todas las puentes que ay en el camino real desde la dicha villa de Laredo fasta el dicho lugar de Aguera que son las siguientes: en el lugar de Anpuero una puente y en Rasynes otra y en el lugar de Gibaja dos y en la villa de Lanestosa tres e media y en el Prado una e media y en Aguera dos, que son por todas doze puentes, estan todas caydas a lo menos tales que ningund hombre hosa pasar cabalgando por ninguna dellas. Las dichas puentes muy poderosa señora yo las mande hazer a los lugares en cuyos terminos e jurediçion estaban conforme a la dicha probysion real de vuestra alteza e mandando les las hezieren en el termino que segund la calidad dellas se podian hazer segund lo que juraron los testigos y ofiçiales. Y asy es muy poderosa señora que todos los dichos lugares e cada uno dellos obedediendo la dicha carta real de vuestra alteza suplicaron de lo que les fue mandado hazer en las dichas puentes.

E pues vuestra alteza manda que pues lo vy por vista de ojos diga mi parecer, digo muy poderosa señora que sy las dichas puentes non se remedian e asy mismo los caminos que estan todos desfechos e perdidos que el dicho camino en tiempo de ynvierno en ninguna manera se podra caminar e vuestra alteza dello sera muy deserbida por que no se caminando segund la calidad de la dicha tierra la mayor parte della, porque no se coje pan ni bino ni otras probysiones, se despoblaria e asy mismo muchos mulateros que tyenen su vida e trato andar por los dichos caminos resçibirian mucho daño.

E digo muy poderosa señora que segund la calidad e pobreza de los dichos lugares en ninguna manera tienen poder de hazer las dichas puentes e calçadas e algunos dellos aun que bendiesen lo que tienen no lo podrian conplir. E, hablando con el acatamiento que debo, digo que sy los dichos

mulateros que son las personas que deshazen y quiebran las dichas puentes e calçadas no manda vuestra alteza que las adereçan que los dichos lugares no lo pueden sostener segund la calidad de la tierra y las azemilas que por ella pasan e pues esto estan en costunbre de lo pagar probea vuestra alteza como mas de a su serviçio y mande ver un repartimiento hecho por el conde de Cabra seyendo presydenste en byda de la muy poderosa Reyna doña Ysabel madre de vuestra alteza que nuestro señor tenga en su gloria e por algunos oydores del su muy alto consejo e que el dicho repartimiento parcscç no esta conplido. Sy aquel se conpliese, pues fue hecho de pedimiento e consentimiento de todos los procuradores de los pueblos e de los procuradores de los mercaderos desta Universydad de Burgos e del procurador de la villa de Laredo e procuradores de los dichos mulateros biandantes, las dichas puentes e calçadas se podrian hazer. Pero aun que se haga sy vuestra alteza no probe quienes e quales personas e como se han de sostener segund la calidad de la tierra e azemilas que por ella pasan, no aprovecha cosa alguna e asy mismo sy vuestra alteza no probe de persona que mande executar lo contenido en el dicho repartimiento. Esto es lo que muy poderosa señora yo vy y me paresçe. Vuestra alteza probea lo que mas sea a su serviçio, cuya vida e real estado de vuestra alteza con acreçentamiento de muchos mas reynos e señorios nuestro señor aumente e prospere.

Menor vasallo de vuestra alteza que sus reales manos beso.  
Sancho de Salzedo.

---

#### **Note pour les cartes et les photographies:**

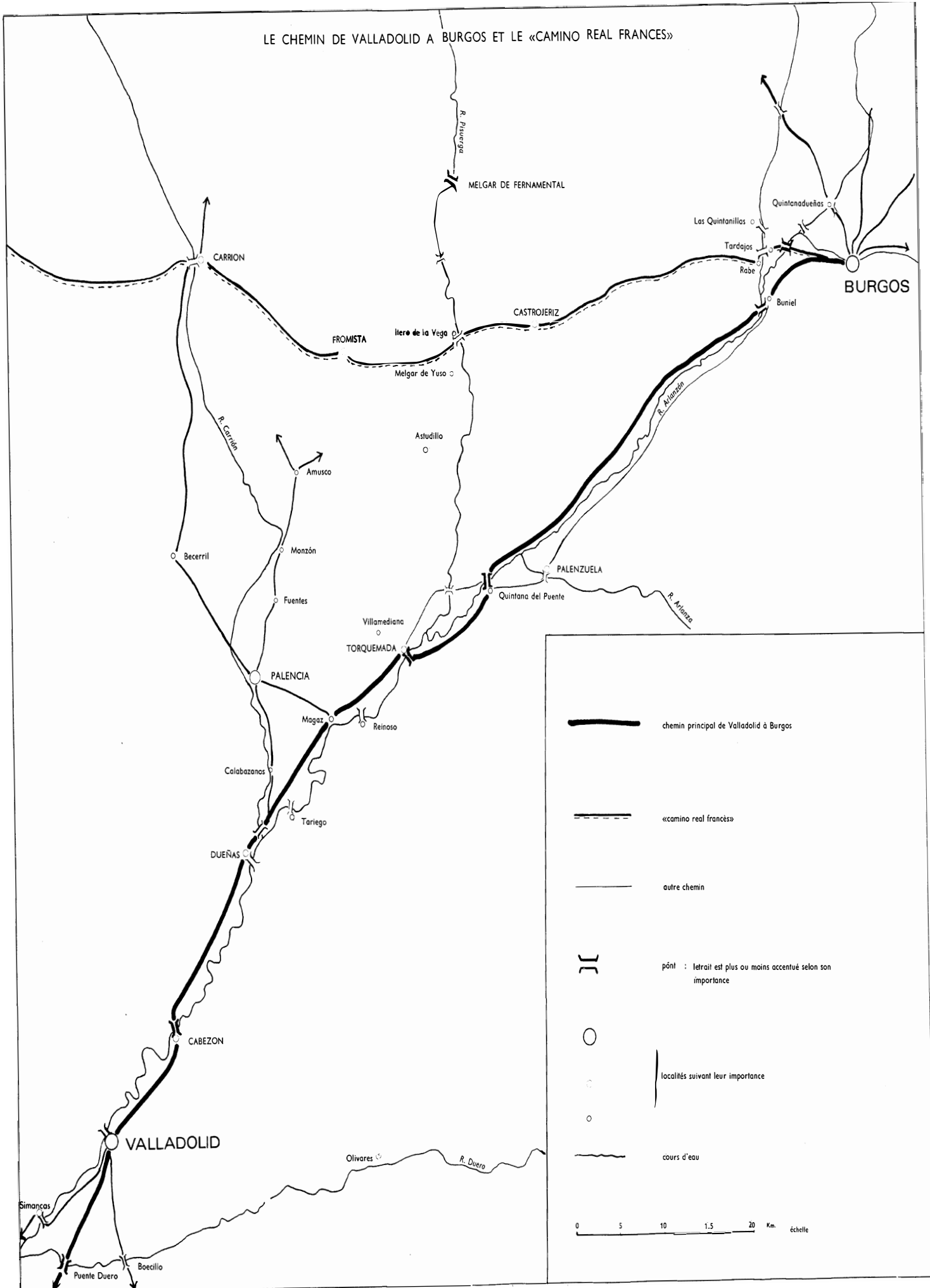
Le but de ce travail n'était pas de reconstituer le détail du tracé des anciens chemins: en dehors des points signalés sur les cartes (ponts, localités), ce tracé n'est qu'indicatif. Ces cartes ne prétendent pas non plus être exhaustives, elles ont été conçues seulement pour faciliter la lecture du texte: ne sont mentionnés que les ponts et les chemins auxquels il est fait allusion dans les documents utilisés. Pour éviter une surcharge exessive, nous n'avons pas non plus dessiné tous les ponts cités dans le texte, lorsqu'ils n'étaient pas d'une importance primordiale.









Les ponts et les chemins ayant connu forcément des réparations diverses depuis le début du XVI<sup>e</sup> siècle, les vues que nous en donnons ne prétendent pas les montrer tels qu'ils étaient à cette époque.

Nous n'avons pu utiliser pour ce travail la *Peregrinatio hispanica* de frère Claude de Brouseval, éditée par dom Maur Cocheril, Paris, 1970.

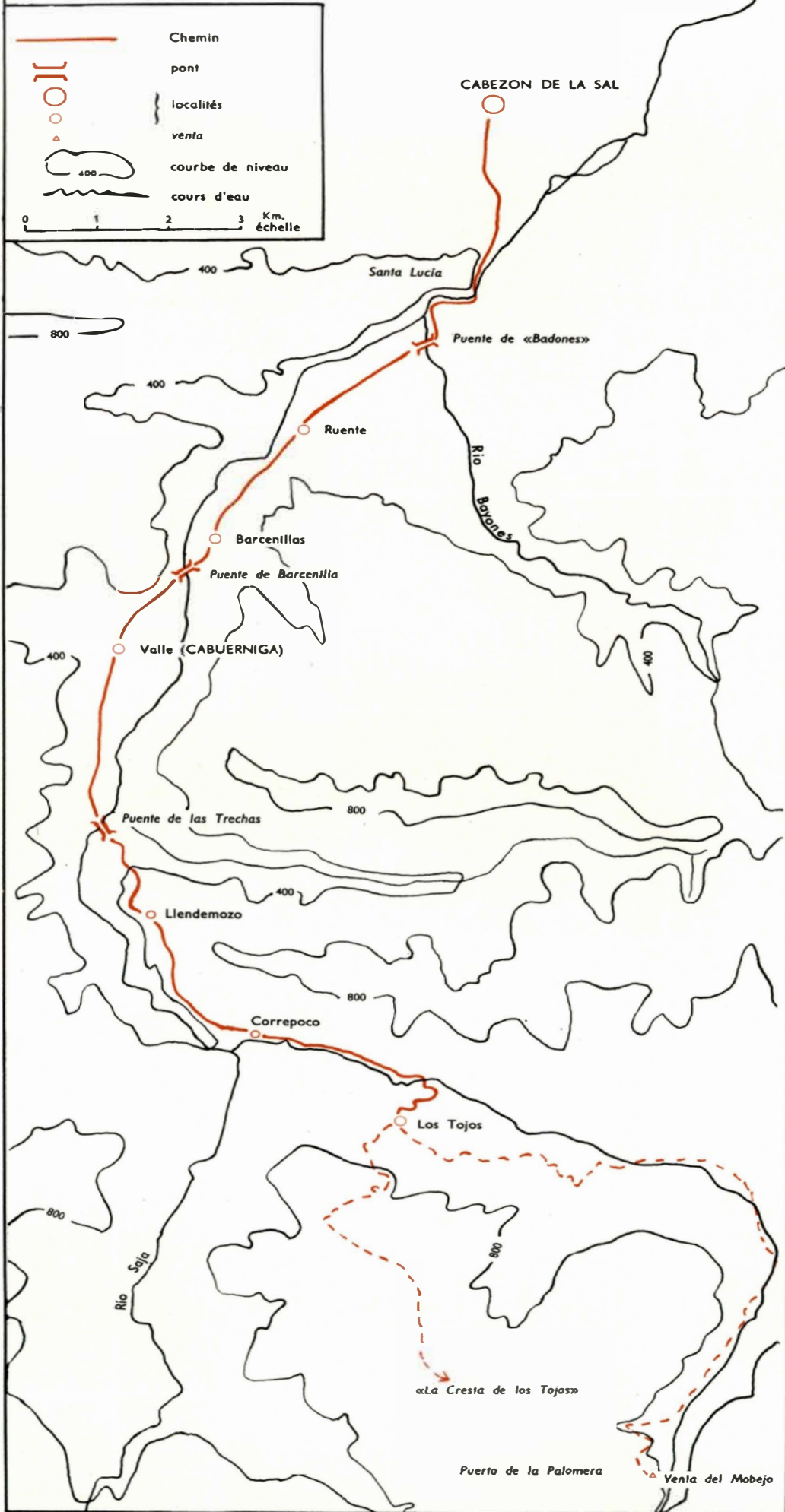


# LE CHEMIN DE VALLADOLID A BURGOS ET LE «CAMINO REAL FRANCES»



-  chemin principal de Valladolid à Burgos
  -  «camino real francés»
  -  autre chemin
  -  pont : l'trait est plus ou moins accentué selon son importance
  -    localités suivant leur importance
  -  cours d'eau
- 0 5 10 15 20 Km. échelle

LE CHEMIN DU PUERTO DE LA PALOMERA A CABEZON DE LA SAL  
PAR LE VALLE DE CABUERNIGA.



# LES CHEMINS DE BURGOS A LA CÔTE

