

- HERMITTE, Marie-Angèle. O direito é um outro mundo. Tradução de B. Brum Neto. **Revista Direito e Práxis**. Rio de Janeiro, v. 15, n. 3, p. 1-23, 2024.
- MÉNDEZ CHANG, Elvira. El ius fetiale en el derecho romano. In: **Estudios sobre principios generales y derecho romano**. Buenos Aires: Universidad de Flores, p. 33-82, 2025.
- MORA, Jose Ferrater. **Diccionario de Filosofía: Tomo II L**. 5. ed. Buenos Aires: Sudamericana, 1964.
- OLIVEIRA, Carlos A. Álvaro de. O formalismo-valorativo no confronto com o formalismo excessivo. **Revista da Faculdade de Direito da UFRGS**, São Paulo, n. 26, p. 59-88, 2006. Disponível em: <<https://seer.ufrgs.br/revfacdir/article/view/74203/41899>>. Acesso em: 01 fev. 2026.
- OSTWALD, Martin. **Nomos and the beginnings of the Athenian democracy**. Oxford: Clarendon Press, 1969.
- ROOCHNIK, David. **Of Art and Wisdom: Plato's Understanding of Techne**. University Park: Pennsylvania State University Press, 1996.
- SCHIAVONE, Aldo (org.). **Storia giuridica di Roma**. Torino: Giappichelli, 2016.
- SCHIAVONE, Aldo. **Ius: l'invenzione del diritto in Occidente**. Torino: Giulio Einaudi, 2017.
- SCHIAVONE, Aldo. **The pursuit of equality in the West**. Cambridge, MA; London: Harvard University Press, 2022.
- SCHMITT, Carl. **El nomos de la tierra: en el derecho de gentes del "Jus publicum europaeum"**. Tradução de Dora Schilling Thon. Buenos Aires: Struhart & Cía., 2005.
- WEITZ, Morris. The Role of Theory in Aesthetics. **The Journal of Aesthetics and Art Criticism**. v. 15, n. 1, p. 27-35, set. 1956.

Ordenar espaços por meio das leis: as redes viárias da coroa de castela (séculos XIV-XV)

Ordering spaces through laws: the road networks of the crown of castile (14th–15th centuries)

Waslan Sabóia Araújo¹¹⁴

Artigo recebido em 30 de março de 2026.

Artigo aceito em 30 de junho de 2026.

Resumo: As Cortes, assembleias de caráter deliberativo e legislativo realizadas na Coroa de Castela e Leão durante o medievo, constituíram espaços de diálogo e negociação entre monarcas e representantes do reino para enfrentar dificuldades que afetavam a população. Entre os temas debatidos, a questão das vias e dos espaços destinados à circulação apresentou crescente recorrência a partir do fim da primeira metade do Trezentos. A documentação das Cortes dos séculos XIV e XV revela diversas intervenções voltadas à organização de caminhos e rotas, com o objetivo de regular tanto os indivíduos quanto os espaços por eles ocupados, favorecendo a prática das viagens. Nesse sentido, o presente artigo analisa a relação entre as discussões legislativas e a mobilidade, investigando os argumentos morais que orientaram as tentativas de construção de um espaço ordenado e justo, conforme os interesses e possibilidades daquela sociedade.

Palavras-Chave: Cortes, Viagens, Redes Viárias, Castela e Leão.

Abstract: The Cortes, deliberative and legislative assemblies held in the Crown of Castile and León during the medieval period, constituted spaces of dialogue and negotiation between monarchs and representatives of the realm to address difficulties affecting the population. Among the issues debated, roads and spaces of circulation gained increasing prominence from the end of the first half of the fourteenth century onward. Documentation from the fourteenth- and fifteenth-century Cortes reveals several interventions aimed at organizing roads and routes, seeking to regulate both individuals and the spaces they occupied, thereby facilitating travel practices. In this sense, the present article analyzes the relationship between legislative discussions and mobility, investigating the moral arguments that guided attempts to construct an ordered and just space, according to the interests and possibilities of that society.

Keywords: Cortes, Travel, Road Networks, Castile and León.

É possível afirmar, com algum grau de segurança, que existe, dentro dos estudos das vias de comunicação medievais, um consenso em relação a sua manutenção e administração. Tal entendimento assevera que, salvo raras

¹¹⁴ Doutor em História e Cultura Social pelo Programa de Pós-Graduação em História da Unesp. Link da página do ORCID: <https://orcid.org/0009-0007-2918-0796>

exceções,¹¹⁵ as estradas e caminhos de reinos cristãos, durante o Trezentos e o Quatrocentos, eram locais notadamente tidos como difíceis, desamparados e perigosos. A despeito da aparente percepção generalizada de que os caminhos, nesse período, eram caracterizados pela precariedade,¹¹⁶ não é negligenciável o interesse de determinados agentes de governança em garantir o estabelecimento de regras direcionadas aos espaços utilizados em deslocamentos. Tal cuidado é especialmente perceptível em localidades que, dada suas configurações históricas e sociais, acabaram por se tornar locais de trânsito, passagem, ou visita de transeuntes, como as terras da Coroa de Castela e Leão.¹¹⁷

Ao analisar a documentação legislativa de Castela é possível distinguir uma serialização de normativas que objetivavam, em maior ou menor grau, garantir alguma estabilidade em relação aos deslocamentos e às vias utilizadas neles. Um exemplo que ilustra esse tipo de ação é encontrado no ilustre Ordenamento de Alcalá de Henares, de 1348, que apresenta uma série de leis comuns a todas as regiões da Coroa, como aquela que ordenava que “os principais caminhos” do reino: o de “Santiago”, os das vilas e cidades e os das “feiras e mercados”, deveriam ser “guardados e amparados”, de modo que, não se fizesse neles nem “força, nem torto, nem roubo”; prescrevendo a punição pecuniária de “seiscentos marevedis”¹¹⁸ para quem violasse tais normas. Essa disposição jurídica faz parte do dispositivo legislativo que reconheceu a vigência

¹¹⁵ A exemplo da atuação de oficiais responsáveis por um policiamento diretamente relacionado aos cuidados com algumas vias das cidades italianas, como Bolonha. Para maiores detalhes: SZABÓ, T. Viabilità terrestre maggiore e minore, nell'Europa, centrale. In: GENSINI, S. (Ed.). **Viaggiare nel medioevo**, Pisa : Pacini, 2000, p.20; GELTNER, G. Urban Viarii and the Prosecution of Public Health Offenders in Late Medieval Italy. In: **POLICING the Urban Environment in Premodern Europe**. Amsterdam: Amsterdam University Press, 2019. p. 97-120.

¹¹⁶ BRAUDEL, F. **A civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII**. Vol. I. As estruturas do cotidiano: o possível e o impossível. São Paulo: Martins Fontes, 2005, p.379-386; MUMFORD, L. **Técnica y civilización**. Madrid: Alianza Editorial, 1992, p.21-37; IGUAL LUIS, D. Comunicación y transporte en la Europa medieval: valoraciones, sectores, evolución. In: LÓPEZ OJEDA, E. (Coord.). **Una nueva visión de la edad media: legado y renovación XXVI** semana de estudios medievales Nájera, del 27 al 31 de julio de 2015, Logroño: Instituto de estudios riojanos, 2016.

¹¹⁷ Para maiores detalhes sobre o poder de atração das terras castelhanas no período: MERCADAL, J. G. **Viajes de extranjeros por España y Portugal: desde los tiempos más remotos hasta comienzos del siglo XX**. Salamanca: Junta de Castilla y Leon Consejería de Educacion y Cultura, 1999.

¹¹⁸ **CORTES de los antiguos Reinos de León y de Castilla**. Madrid: Imprenta y Estereotipia de Rivadeneyra, 1861, tomo I, p. 589.

das *Siete Partidas* como base jurídica, e reafirmou o poder legislativo dos monarcas,¹¹⁹ poder esse que teve, entre os séculos XIV e XV, as Cortes régias como principal expressão. Essas reuniões, entre monarcas e representantes dos estamentos sociais, serviam como foro para discussão e criação de ordenamentos escritos pelo Concelho Real a partir das demandas dos súditos apresentadas pelos representantes. Tais assembleias se construíram como cenário adequado para promulgação e difusão de ferramentas legislativas que reforçavam a autoridade central,¹²⁰ tal como se nota na diretriz do ordenamento de 1348 que reforça a autoridade real sobre os principais caminhos de Castela, fazendo com que a regulação desses espaços se tornasse uma incumbência régia, uma mudança sensível no panorama regulatório desse tipo de espaços tão vitais para a prática da viagem como se verá mais adiante.

O que se nota na norma promulgada por Afonso XI não é apenas a busca por fomentar a ordem entre viajantes e locais, mas a tentativa de se garantir que a prática dos deslocamentos ocorresse da melhor forma possível, como é percebido na tentativa de garantir segurança e livre passagem por esses espaços pensados como principais meios conexão das terras da Coroa. Estipulava-se, assim, que violências, bem como qualquer forma de interdição que fosse perpetrada nos caminhos, deveriam ser enquadradas como delitos. A diretriz de Afonso XI, por um lado, tem um caráter mais geral no que diz respeito aos cuidados específicos a serem tomados com os caminhos, por outro, evidencia que tais lugares não estariam fora das preocupações dos governantes castelhanos.¹²¹ A preocupação acerca dos caminhos tomava forma por meio de disposições do poder régio,¹²² que buscavam amparar aqueles que percorriam

¹¹⁹ MARTINEZ DIEZ, G. Panorámica jurídica baja-medieval en la corona de Castilla. **Boletín de la Institución Fernán González**. Año 64, Burgos, Nº. 204, 1985, p. 49.

¹²⁰ LADERO QUESADA, M.A. Las Cortes Medievales en Castilla y León. *In. As Cortes e o parlamento em Portugal 750 anos das Cortes de Leiria de 1254*. Leiria, 2004, Atas de congresso internacional, Leiria: Assembleia da Republica, 2006, p. 96.

¹²¹ DE LA CANAL, M. A. P. La justicia de la Corte de Castilla durante los siglos XIII al XV. **Historia. Instituciones. Documentos**, Sevilha, Nº. 2, 1975, p. 397.

¹²² SÁENZ BERCEO, C. El comercio y su protección en una ciudad medieval: Lucronio. *In. ALVARADO PLANAS. (Coord.). El municipio medieval: nuevas perspectivas*. Madrid: Sanz y Torres, 2009, p. 515.

essas rotas, tanto nas movimentações de naturais,¹²³ como em andanças de estrangeiros, havendo um zelo especial dirigido aos que buscavam estabelecer trocas comerciais, e àqueles que palmilhavam as estradas em busca de salvação,¹²⁴ sendo esses dois últimos motivos os principais motores de viagens estrangeiras efetuadas por terras castelhanas.

Os interesses viageiros e a preocupação em ordenar certos espaços castelhanos por vezes convergiam nas disposições sobre os caminhos e deslocamentos, como visto na lei promulgada em Córdoba por Enrique IV no ano de 1455, a qual diz:

Temos por bem, que as cidades, vilas, lugares dos nossos reinos e outras pessoas quaisquer, possam fazer e edificar pontes nos rios à sua custa, desde que elas não possam infligir, nem colocar imposições nem tributos. E ordenamos, que nenhum prelado, nem cavaleiro, nem outra pessoa, não ouse impedir nem estorvar que se façam as ditas pontes, alegando que tem barcos ou outros direitos nos rios. E se tentarem impedir e estorvar que as ditas pontes sejam feitas, se forem leigos, que percam todos seus bens, e sejam aplicados à nossa Câmara, e se prelado, ou outra pessoa eclesiástica, que por esse mesmo fato perca os direitos temporais que tiver nos nossos reinos, sem poder reavê-los.¹²⁵

A diretriz emitida pelo monarca da dinastia dos Trastâmaras tem forte relação com o tema das viagens, pois outorga direito de construção de pontes em todos os reinos da Coroa de Castela, desde que não fosse cobrado nenhum tipo de taxa sobre sua travessia. A lei estabelecia punições severas, sem fazer distinção ao estamento social, para qualquer indivíduo que dificultasse a feitura das obras, visando, assim, proteger interesses particulares, como assegurar a primazia sobre o direito de passagem através de barcos e demais formas de travessia.

Além da defesa da livre passagem, a normativa emitida por Enrique IV expunha um outro aspecto referente aos espaços transitáveis, a atenção

¹²³ RODRIGO ESTEVAN, M. Viajeros y desplazamientos cotidianos a fines de la Edad Media Daroca, sus caminos y sus gentes (siglo XV). **Revista de historia Jerónimo Zurita**, Zaragoza, 1993, Nº. 67, 1993, p.131-134.

¹²⁴ ALVAREZ-VALDÉS, M. **A extranjería en la Historia del Derecho Español**. Oviedo: Universidad de Oviedo, 1991, p. 267-268.

¹²⁵ **NOVÍSIMA recopilacion de las Leyes de España**. Tomo III. (Ed.) SALVÁ, V. et al. Madrid: Librería de Garnier hermanos, 1854, p. 252.

direcionada à criação e/ou manutenção de condições de deslocamentos. A diretriz ressalta a importância da edificação de pontes em todos os lugares da Coroa, de modo a permitir um trânsito que não sofresse com qualquer impedimento humano, como os direitos cobrados pelas travessias, ou pelas adversidades naturais que, nesse caso, seriam representadas pelos rios e demais fluxos de água encontrados ao longo dos trajetos. O zelo na construção desses elementos viários pode ser, igualmente, percebido no direcionamento das punições sem distinção a todos aqueles que atrapalhassem as empreitadas. A inclinação em criar um dispositivo mais duradouro, que servisse às viagens, deve-se a particularidades das terras castelhanas, como a constituição geográfica e climática que impunha inúmeros desafios à prática de deslocar-se, bem como à existência de regras sobre os espaços viários, afetando a prática da viagem em si. Dito isto, o foco das reflexões aqui apresentadas é averiguar como ocorreu a relação entre as dificuldades físicas e as tentativas de se assegurar espaços transitáveis, de forma a vislumbrar se os infortúnios de traslado figuraram como preocupações dos castelhanos. Buscar-se-á, concomitantemente, perquirir quais foram e o que motivou as estratégias empregadas por eles na manutenção dos espaços voltados às viagens.

Um espaço a ser regulado: os caminhos castelhanos.

A orografia e a extensão territorial de Castela configuravam um relevo em que os caminhos eram muito recortados e havia grandes áreas desabitadas. Isto posto, percebe-se, na disposição régia de 1455, um tipo de dificuldade comum nos traslados naqueles sítios, a extensa rede fluvial, que contava com rios caudalosos e que impunham contratempos nas viagens. Embora as barcas tenham sido utilizadas para atravessar rios, esse uso não configurava uma navegação fluvial, uma atividade que existiu de modo mais singelo em Castela.¹²⁶

¹²⁶MOLENAT, J. P. Les communications en nouvelle Castille au XIVe siècle et au début du XVIe siècle. In. **LES communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen- Age**. Actes du colloque tenu a Pau les 28 et 29 mars 1980 sous la directions de P. Tucoo-Chala. Ata de congresso, Pau, 1980. Paris: CRNS, 1981, p.157.

A travessia de rios por meio de barcas foi um método comum de se vencer esses obstáculos ao longo dos itinerários castelhanos,¹²⁷ chegando a haver auxílio da Coroa para o estabelecimento dessas embarcações em determinados pontos durante o século XIII.¹²⁸ O uso desse subterfúgio evidencia como os espaços utilizados por viajantes nas terras de Castela sofriam com as intempéries naturais, por vezes muito difíceis de driblar.

O regime climático sazonal de tipo mediterrânico promovia chuvas intensas, que poderiam, em determinadas regiões, se unir ao degelo das montanhas, provocando inundações e trombas d'água. Tais fenômenos foram um empecilho para conservação dos caminhos e suas infraestruturas, consistindo em um verdadeiro perigo aos viajantes.¹²⁹ Contudo, um olhar mais detido sobre o período mostra que as autoridades castelhanas não foram indiferentes às precariedades e incertezas enfrentadas por viajantes naquelas bandas, tendo havido iniciativas no sentido de sanar os problemas mais recorrentes, através das ferramentas disponíveis no período. O cuidado em fomentar melhores meios de traslado podia se dar tanto mediante um projeto mais geral, como a norma sobre as pontes emitida por Enrique IV em 1455, como por diretrizes interessadas em solucionar problemas mais circunscritos, como a emitida por Enrique II em 1367 nas Cortes de Burgos. Essa norma era uma resposta à petição dos representantes da cidade de Toledo, que informavam que havia sido acordada a construção de uma ponte onde pudessem passar "homens e bestas pelo rio Guadarrama",¹³⁰ nos arredores da cidade. O motivo de se levar a cabo tal construção era o fato de as cheias do Guadarrama "ameaçarem" quem por lá passasse e gerarem prejuízos para as fazendas dos moradores, pois impediam que homens e mercadorias cruzassem o rio. Dessa forma, o pedido dos representantes era de

¹²⁷ DE LA LLAVE, R. C. La red hidrográfica y su incidencia sobre las comunicaciones por el término de Córdoba durante el siglo XV. In: **Camineria hispánica**: actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica. AACHE, 1996. p. 214.

¹²⁸ MENÉNDEZ PIDAL, G. **Los caminos en la historia de España**. Madrid: Ediciones cultura hispánica, 1951, p.53.

¹²⁹ DOMINGO MENA, S. Caminos burgaleses: los caminos del norte (siglos XV y XVI). 2016. **Tese de Doutorado**. Universidad de Burgos, p.520 .

¹³⁰ Um afluente do Tejo que se estende por 131,80 quilômetros, através da comunidade autónoma de Castilla-La Mancha e da província de Toledo, em um percurso com sentido norte a sul.

que o monarca instituísse a obrigatoriedade do pagamento, por parte dos transeuntes, de uma taxa destinada à construção da ponte, tal como se tinha feito em construções desse tipo. A solicitação foi atendida pelo monarca, que estabeleceu um ordenamento de cobrança para passantes, homens e bestas, ressaltando que tal cobrança deveria ser feita apenas até o término da construção, garantindo-se que, após o término da ponte, ninguém deveria pagar para passar por ela.¹³¹ Tal como no ordenamento de 1455, a diretriz emitida em 1367 assevera que a feitura da obra viária não deveria incorrer no estabelecimento de um direito fixo sobre a passagem, garantindo, dessa forma, que o propósito primeiro do construto seria possibilitar, e auxiliar, a ida e vinda de transeuntes. Outra semelhança entre as normativas é o fato de ambas nascerem da constatação de problemas que afetavam os deslocamentos e buscarem saná-los. A diretriz de 1367 remonta, dessa forma, a questão de como as cheias dos rios seriam eventos de grande perigo para os viajantes; infortúnios nos trajetos que figuraram como uma preocupação.¹³²

A saída pensada pelos castelhanos para esses empecilhos foi o reforço dos suportes viários, buscando-se garantir uma passagem segura aos transeuntes, bem como os meios para o escoamento das produções, como visto no alerta dos representantes de Toledo sobre os prejuízos ocasionados pelas cheias do Guadarrama. Tais preocupações expõem a relação de mão dupla da rede viária em Castela: sua função imprescindível para as atividades econômicas e o papel dessas atividades no condicionamento e manutenção das vias.¹³³ Dessa forma, o cuidado com esses espaços viários foi um assunto pertinente para castelhanos. Para além do aparente valor inestimável da rede de caminhos e outros aparatos voltados aos deslocamentos, a petição feita a Enrique II possibilita, ainda,

¹³¹ **CORTES de los antiguos Reinos de León y de Castilla.** Madrid: Imprenta y Estereotipia de Rivadeneyra, 1863, tomo II, p. 162-163.

¹³² CUADERNO de las Cortes celebradas en la villa de Palenzuela el año de 1425. In: **CORTES de los antiguos Reinos de León y de Castilla.** Madrid: Imprenta y Estereotipia de Rivadeneyra, 1866, tomo III, p. 76.

¹³³ IRADIEL, P. Ciudades, comercio y economía artesana. In: **LA historia medieval en España.** Un balance historiográfico (1968-1998): XXV Semana de Estudios Medievales. Estella, 14 a 18 de julio de 1998. Pamplona: Gobierno de Navarra, 1999, p. 613.

vislumbrar como eram organizadas as ações voltadas à construção e manutenção desses espaços.

Durante o período em análise, a autoridade relativa a tais elementos era, de certa forma, repartida. Aos concelhos urbanos e demais poderes locais cabia a responsabilidade pela conservação cotidiana das vias de comunicação,¹³⁴ à Coroa cabia promulgar dispositivos legislativos que regulassem as ações voltadas aos ambientes utilizados nas viagens.¹³⁵ Em tal contexto, constituíram-se regras singulares de acordo com as necessidades locais,¹³⁶ contudo, foram os monarcas os responsáveis pela formação de um conjunto de normas que definiam de modo mais amplo as atitudes e responsabilidades dos poderes em relação aos caminhos.¹³⁷ Essa competência, desempenhada esporadicamente pelos monarcas, passou a ser mais recorrente no século XIV,¹³⁸ quando proliferaram dispositivos voltados à manutenção e à ordenação desses espaços.¹³⁹

Tal alteração se deve, possivelmente, ao contexto de maior estabilidade territorial, que possibilitou uma atenção direcionada ao território como um todo e às condições dos espaços utilizados nas viagens.¹⁴⁰ Não à toa a lei referida no início do presente estudo trata da criação de normas direcionadas aos caminhos

¹³⁴SÁNCHEZ REY, J. A. Los Caminos en las Leyes y Fueros medievales españoles. **Revista de Obras Públicas**: Organo profesional de los ingenieros de caminos, canales y puertos. La Rioja, Nº. 3477, 2007, p.55-57.

¹³⁵DOMINGO MENA, S. Caminos burgaleses: los caminos del norte (siglos XV y XVI). 2016. **Tese de Doutorado**. Universidad de Burgos, p. 536; DIAGO HERNANDO, M; LADERO QUESADA, M. A. Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII. **En la España medieval**, Madrid, Nº. 33, 2009, p. 254.

¹³⁶ ANSEJO GONZÁLEZ, M. Implicaciones urbanas en el mantenimiento y mejora de vías terrestres del eje Toledo-Burgos a fines del siglo XV.). *In*. SOLÓRZANO TELECHEA J. A; MARTÍN PÉREZ, F. (coord.). **RUTAS de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la baja Edad Media movilidad, conectividad y gobernanza**. Madrid: Ediciones de La Ergástula, S.L, 2020, p. 17-18.

¹³⁷BONACHÍA HERNANDO, J. A. Obras públicas, fiscalidad y bien común en las ciudades de la Castilla bajomedieval. *In*. **Sociedades urbanas y culturas políticas en la Baja Edad Media castellana**. Salamanca: Ediciones Universidad Salamanca, 2013, p. 09-11.

¹³⁸ Tal atenção ficava mais a cargo de foros regionais. SÁNCHEZ REY, J. A. Los Caminos en las Leyes y Fueros medievales españoles. **Revista de Obras Públicas**: Organo profesional de los ingenieros de caminos, canales y puertos, Nº. 3477, 2007, p. 52-53.

¹³⁹ PÉREZ-BUSTAMANTE, R. El marco jurídico para la construcción y reparación de caminos Castilla siglos XIV y XV. *In*. **LES communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen-Age**. Actes du colloque tenu a Pau les 28 et 29 mars 1980 sous la directions de P. Tucoo-Chala. Ata de congresso, Pau, 1980. Paris: CRNS, 1981, p.163.

¹⁴⁰ BONACHÍA HERNANDO, J. A. Obras públicas, fiscalidad y bien común en las ciudades de la Castilla bajomedieval, *In*. **Sociedades urbanas y culturas políticas en la Baja Edad Media castellana**. Salamanca: Ediciones Universidad Salamanca, 2013, p. 14-20.

considerados como essenciais para toda a Coroa, incluída no ordenamento, promulgado em 1348, que visava o estabelecimento da autoridade régia frente aos poderes locais.¹⁴¹ A maior participação dos reis não significa, em absoluto, a existência de algum tipo de política viária centralizada e planejada; um fenômeno que as terras hispânicas só viriam a conhecer em centúrias posteriores, em especial durante o século XVIII.¹⁴² Isto posto, mesmo com as vias ganhando maior espaço nos debates governativos entre os séculos XIV e XV, as discussões acerca dos espaços de trânsito não constituíam um plano de expansão em larga escala,¹⁴³ em especial no caso dos caminhos – entendendo estes como qualquer rota que possuísse alguma dimensão material construída¹⁴⁴ – que configuravam empreendimento de maior fôlego.

A maior atenção dirigida às vias de comunicação, entretanto, não foi seguida da abertura de novas rotas, especialmente se comparado aos séculos XII e XIII, quando Castela passou por uma dilatação da rede viária, devido à expansão territorial.¹⁴⁵ Esse contexto de estancamento iniciado no século XIV

¹⁴¹ BONACHIA HERNANDO, J.A. La justicia en los municipios castellanos bajomedievales. **Edad Media: revista de historia**, Valladolid, Nº. 1, 1998, p. 154; MARTINEZ DIEZ, G. Panorámica jurídica baja-medieval en la corona de Castilla. **Boletín de la Institución Fernán González**. Burgos, Año 64, Nº. 204, 1985, p. 47-50.

¹⁴² Esse tipo de política só ganhou materialização durante a dinastia Bourbon no século XVIII. A política viária em questão foi inspirada na experiência anterior do ministro francês Jean-Baptiste Colbert (1619-1683) e foi adotada pelo rei espanhol Carlos III (1716 - 1788), que atuou na criação dos chamados *carreteriles*, uma rede de caminhos de orientação radial – concepção em que as vias se dirigem do centro radialmente para o limite mais externo – que partia de Madrid, diferindo da rede antiga que se ramificava pelas cidades castelhanas, com os primeiros *carreteriles* sendo terminados em 1750 e 1752. Tal empreendimento tinha como premissa a existência de uma capital fixa de onde os caminhos fluíam, algo que só existiu depois de 1561. Para maiores detalhes, ver: DOMINGO MENA, S. Caminos burgaleses: los caminos del norte (siglos XV y XVI). 2016. **Tese de Doutorado**. Universidad de Burgos, p. 51; MENÉNDEZ PIDAL, G. **Los caminos en la história de España**. Madrid: Ediciones cultura hispánica, 1951, p. 115-124; CARRASCO MANCHADO, A. I. Desplazamientos e intentos de estabilización: la corte de los Trastámara. **e-Spania** [En ligne], Nº. 8, 2009, mis en acceso em 27\08\ 2020 diponível em <http://journals.openedition.org/e-spania/18876>.

¹⁴³ DIAGO HERNANDO, M; LADERO QUESADA, M. Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII. **En la España Medieval**, Madrid, Vol. 32, 2009, p. 250-251.

¹⁴⁴ VALDALISO CASANOVA, C. Rutas que conectaban reinos. Fronteiras y comunicaciones entre Portugal y castilla en la Edad Media. In. SOLÓRZANO TELECHEA J. A; MARTÍN PÉREZ, F. (coord.). **RUTAS de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la baja Edad Media movilidad, conectividad y gobernanza**. Madrid: Ediciones de La Ergástula, S.L, 2020, p.209; DURÁN FUENTES, M. Puentes históricos y vías de comunicación. **Minius**, Ourense, Nº. 22, 2014, p.100.

¹⁴⁵ DURÁN FUENTES, M. Puentes históricos y vías de comunicación. **Minius**, Ourense, Nº. 22, 2014, p. 102; CALDERÓN, C. Caminos, puentes y transportes en Castilla medieval. **Revista de Historia**, Neuquén, Nº. 10, 2005, 197.

veio logo a se alterar, com as mudanças ocorridas no final do século XV. Contudo, antes desse novo processo de expansão ter início, as terras castelhanas já contavam com um conjunto de caminhos capilarizados entre os pontos da Coroa, possibilitando a circulação de indivíduos, animais e mercadorias pelas diversas partes do território. Essa rede viária era, em parte, herdeira do sistema de rotas estabelecido pelos romanos durante seu domínio sobre a Península Ibérica, entre o século III a.C. e o V, e que tinha como função interligar as províncias da península com as demais partes do império.¹⁴⁶ Não obstante, durante os séculos de desagregação do império romano, ocorreu a deterioração e reconfiguração dessas vias,¹⁴⁷ de forma que as rotas castelhanas adotaram um desenho próprio com o passar dos anos.¹⁴⁸ Essas alterações não foram fruto de uma política direcionada e planejada dos povos assentados naquelas regiões, mas sim respostas às demandas que surgiam de acordo com o desenvolvimento das localidades.¹⁴⁹ Dessa forma, a abertura e estabelecimento de rotas – pensando em rota como o traçado que precedia um caminho¹⁵⁰ – era ocasionado por diversos fatores, como mudanças demográficas, dinâmicas comerciais¹⁵¹ e o

¹⁴⁶ BARRENA OSORO, E. Los caminos medievales y sus precedentes romanos. In: **IV Semana de Estudios Medievales**: Nájera, 2 al 6 de agosto de 1993. Instituto de Estudios Riojanos, 1994. p. 31; DURÁN FUENTES, M. Puentes históricos y vías de comunicación. **Minus**, Ourense, Nº. 22, 2014, p.87.

¹⁴⁷ ANSEJO GONZÁLEZ, M. Implicaciones urbanas en el mantenimiento y mejora de vías terrestres del eje Toledo-Burgos a fines del siglo XV. In: SOLÓRZANO TELECHEA J. A; MARTÍN PÉREZ, F. (coord.). **RUTAS de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la baja Edad Media movilidad, conectividad y gobernanza**. Madrid: Ediciones de La Ergástula, S.L, 2020, p.17; VACA LORENZO, A. et al. (Ed.). **La formación del espacio histórico**: transportes y comunicaciones. Universidad de Salamanca, 2001, p.10.

¹⁴⁸ VALDALISO CASANOVA, C. Rutas que conectaban reinos. Fronteras y comunicaciones entre Portugal y castilla en la Edad Media. In: SOLÓRZANO TELECHEA J. A; MARTÍN PÉREZ, F. (coord.). **RUTAS de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la baja Edad Media movilidad, conectividad y gobernanza**. Madrid: Ediciones de La Ergástula, S.L, 2020, p.212-217.

¹⁴⁹ DURÁN FUENTES, M. Puentes históricos y vías de comunicación. **Minus**, Ourense, Nº. 22, 2014, p. 102; MOLÉNAT, J. P. Chemins et ponts du Nord de la Castille au temps des Rois Catholiques. In: **Mélanges de la Casa de Velázquez**, tome 7, Madrid, 1971, p.115.

¹⁵⁰ Tal distinção se faz importante para que possa se diferenciar o caminho enquanto construto e a rota enquanto fenômeno humano que nem sempre contava com algum tipo de aporte físico. VALDALISO CASANOVA, C. Rutas que conectaban reinos. Fronteras y comunicaciones entre Portugal y castilla en la Edad Media. In: SOLÓRZANO TELECHEA J. A; MARTÍN PÉREZ, F. (coord.). **RUTAS de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la baja Edad Media movilidad, conectividad y gobernanza**. Madrid: Ediciones de La Ergástula, S.L, 2020, p. 192.

¹⁵¹ DOMINGO MENA, S. Caminos burgaleses: los caminos del norte (siglos XV y XVI). 2016. **Tese de Doutorado**. Universidad de Burgos, p.29-59;

surgimento de destinos de culto, havendo em Castela mais de um caso desse último fenômeno, com o caminho de Santiago de Compostela, que foi o maior e mais antigo desses casos naquela região.

Vigiar e manter os caminhos

A vigilância quanto aos bloqueios dos trajetos e danos causados tinha como objetivo promover a circulação pelos caminhos, uma garantia que pode ser identificada, de diferentes formas, ao longo de todo o período avaliado. Uma manifestação precedente dessa preocupação é encontrada no *Fuero Viejo de Castilla*, texto datado de 1356, que compila uma série de disposições jurídicas anteriores a sua formulação, que diziam respeito aos privilégios estamentais dos senhores, e suas posses, durante o reinado de Pedro I.¹⁵² Em relação ao tema das vias, o texto estabelece uma regra em que é defendido que:

O caminho que parta de uma vila em direção a uma fonte deve ter a largura suficiente para que possam passar duas mulheres com suas vasilhas, andando por lados opostos. O que for para outras herdades seja tão largo que se duas bestas carregadas se encontrarem, que elas possam passar com facilidade. O caminho do gado deve ter a largura necessária para passar, sem problema algum, dois cães que se encontrem.¹⁵³

O *Fuero Viejo* teve como um de seus objetivos transpor leis de âmbito local para um estatuto geral, um dos primeiros códigos legais após a unificação dos territórios.¹⁵⁴ Nesse arcabouço normativo mais amplo, foi criada uma lei que versava sobre a largura das vias, separando os caminhos e estabelecendo uma determinada largura para cada, de acordo com a sua função. Ao fazer essa separação, a lei mencionava os mais corriqueiros que conectavam as vilas – com

¹⁵² GARCÍA GONZÁLEZ, J. El Fuero Viejo asistemático. **Anuario de historia del derecho español**, Madrid, Nº. 41, pp. 767-784, 1971.

¹⁵³ **FUERO Viejo de Castilla, Fuero Real, leyes del estilo y Ordenamiento de Alcalá, compendiados y anotados por don José Muro Martínez**. Valladolid: Imprenta y librería de Gaviria y Zapatero. 1874, p.95

¹⁵⁴ DOS REIS, J. E. O panorama legislativo dos territórios da Coroa de Castela no início do reinado de Afonso X, o Sábio. **Mirabilia: electronic journal of antiquity and Middle Ages**, Nº. 16, 2013, p. 279; FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C. P. Nota sobre La creación del Derecho en la Edad Media: fueros, jueces y sentencias en Castilla, de Javier Alvarado Planas. **Auctoritas: Revista on-line de Historiografía en Historia, Derecho e Interculturalidad.**, Nº. 01, 2016, p.71.

dispositivos de suporte, como as fontes hídricas –¹⁵⁵ e que percorriam as localidades fora das cidades, interligando senhorios, e os caminhos utilizados para a transumância. A relação entre a triagem das vias e a sua medida não foi uma exclusividade dessa diretriz, contudo, ela apresenta o empenho em criar algum tipo de parâmetro que regesse todos os caminhos nessa questão. Devido ao fato de as localidades terem regras próprias sobre as especificações métricas,¹⁵⁶ a lei utiliza outros argumentos para estabelecer a largura das vias, recorrendo a exemplos práticos, que remetiam em todos os casos a uma tentativa de viabilizar a circulação mais fluída.

Esse empenho para assegurar, de um modo mais amplo, a mobilidade nos espaços de traslados teve repercussões ao longo do tempo em outros reinados, como no de Enrique III (1379 - 1406), neto de Enrique II e herdeiro da dinastia que interrompeu a linha dinástica de Pedro I. Esse rei Trastâmara emitiu, durante a primeira metade do Quatrocentos, uma lei que proibia que fossem fechados, ou obstruídos “os caminhos, carreiras e ruas” por onde circulassem carros, e bestas, com mantimentos e outras mercadorias de “um lugar a outro”. Instituído, ainda, que o culpado deveria pagar uma multa de “cem maravedis”, e desfazer a barreira, ou obstrução, em até trinta dias.¹⁵⁷ A lei, atenta à importância dos caminhos para garantir o abastecimento¹⁵⁸ e a circulação, foi confirmada por outra emitida pelos Reis Católicos no ano de 1497. Nela, determinaram que “as justiças ” deveriam trabalhar para abrir e reparar os “caminhos”, de forma que cada concelho respeitasse as normas locais e deixasse os caminhos na largura devida, de forma a garantir o “ir e vir”. Ordenava-se, ainda, que os concelhos não permitissem que os caminhos fossem “fechados,

¹⁵⁵ VAL VALDIVIESO, M.I. Usos del agua em las ciudades castellanas del siglo XV. **Cuadernos del CEMYR**, Tenerife, Nº18, 2010, p. 145-149.

¹⁵⁶ RUIZ PILAREZ, E. J. La política viaria municipal a finales de la edad media (1430-1530): el caso de Jerez de la Frontera. **Norba. Revista de Historia**, Cáceres, Vol. 25-26, 2012-2013, p.210-215.

¹⁵⁷ **NOVÍSIMA recopilacion de las Leyes de España**. Tomo III. (Ed.) SALVÁ, V. et al. Madrid: Librería de Garnier hermanos, 1854, p. 677.

¹⁵⁸ LÓPEZ-GUADALUPE PALLARÉS, M.J. Reyes, señores y concejos. Colaboración y concurrencia en las vías de comunicación de la Extremadura castellanoleonesa (siglo XV). In. SOLÓRZANO TELECHEA J. A; MARTÍN PÉREZ, F. (coord.). **RUTAS de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la baja Edad Media movilidad, conectividad y gobernanza**. Madrid: Ediciones de La Ergástula, S.L, 2020, p.233.

arados, danificados ou estreitados”, sob pena de “dez mil marevedis” para quem desrespeitasse a lei.¹⁵⁹ A normativa, promulgada no final do século XV, parte da mesma preocupação de Enrique III, contudo, os Reis Católicos recrudesceram as regras, multiplicando a punição pecuniária em cem vezes o valor estipulado anteriormente. Além da multa, a diretriz de 1497 apresenta de forma mais minuciosa situações que poderiam acarretar o fechamento, ou a avaria, dos caminhos, mencionando o estreitamento resultante, na maioria das vezes, de construções,¹⁶⁰ bem como plantações que porventura poderiam invadir e danificar as vias, em especial os carris, caminhos de caráter mais simplório formados pela passagem das rodas de carretas e carroças, muito comuns em regiões mediterrânicas.¹⁶¹

Os caminhos poderiam ainda ser alvo de ações de interdição a fim de promover assaltos, emboscadas ou outros propósitos.¹⁶² Em todos os casos, a proteção dos espaços dependia da intervenção da justiça e da prescrição de penas, bem como da criação de estratégias para garantir a punição dos transgressores. No *Fuero Viejo*, duas leis estabeleciam as “querelas” que demandavam a instituição de uma “pesquisa”, ou seja, instituíam as infrações que demandavam o envio de oficiais a fim de averiguar e punir. Em ambas as diretrizes, o “rompimento de caminho” é apontado como um ato que demandava a abertura de uma pesquisa,¹⁶³ dado que o ato de danificar as vias era tido como um crime que exigia atenção dos poderes constituídos. Tal conjunto de leis apresentava uma norma sobre as ocasiões em que os oficiais das divisões

¹⁵⁹ **NOVÍSIMA recopilacion de las Leyes de España.** Tomo III. (Ed.) SALVÁ, V. et al. Madrid: Librería de Garnier hermanos, 1854, p. 677, p. 677.

¹⁶⁰ Como casas, moinhos e até mesmo hospedarias. PÉREZ-BUSTAMANTE, R. El marco jurídico para la construcción y reparación de caminos Castilla siglos XIV y XV. In. **LES communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen- Âge.** Actes du colloque tenu a Pau les 28 et 29 mars 1980 sous la directions de P. Tucoo-Chala. Ata de congresso, Pau, 1980. Paris: CRNS, 1981, p. 164.

¹⁶¹ MENÉNDEZ PIDAL, G. **Los caminos en la historia de España.** Madrid: Ediciones cultura hispánica, 1951, p.16.

¹⁶² FRAY, J. L. Routes, flux et lieux centraux au Moyen Âge : Quelques réflexions. **Siècles : Cahiers du Centre d'histoire Espaces et Cultures.** [On line], N°. 25, 2007. Disponível em < <http://journals.openedition.org/siecles/1445>> Acesso em 20.05.2021

¹⁶³ **FUERO Viejo de Castilla, Fuero Real, leyes del estilo y Ordenamiento de Alcalá, compendiados y anotados por don José Muro Martínez.** Valladolid: Imprenta y librería de Gaviria y Zapatero. 1874, p. 40-41

regionais podiam adentrar em senhorios, como as behetrías¹⁶⁴ e os solares de fidalgos, estipulando que tal intervenção seria permitida apenas em casos de “querela de mulher forçada ou quebrantamento de caminho ou de Igreja”.¹⁶⁵ Como já mencionado, o *Fuero Viejo* era uma tentativa de estabelecer, em nível geral, regras que arbitravam sobre situações locais. Embora esse ordenamento visasse a manutenção de privilégios e liberdades locais, essa lei criava especificações sobre a atuação de agentes régios em jurisdições territoriais mais autônomas, designando três casos que justificariam a entrada dos fâmulos nessas divisões particulares, com a danificação das vias figurando entre eles.

A tensão entre poderes registrada no *Fuero Viejo* mostra o quanto a destruição dos aparatos viários figurava como uma transgressão, que demandava uma sanção organizada pelos dispositivos jurídicos da Coroa. Tal premência sobre a repreensão desses delitos não se restringiu a esse momento específico, como se nota na denúncia feita nas Cortes de Madrid em 1433, quando Juan II foi alertado de que as localidades sob jurisdição eclesiástica estavam avançando sobre as jurisdições reais, promovendo grandes “ousadias e atrevimentos”, e criando um clima de anomia em que “assassinos, ladrões e quebrantadores de caminhos, estupradores e outros malfetores” se passavam por “clérigos” e ganhavam defesa. Em frente a tal desordem, os denunciantes clamavam para que o monarca reassumisse controle das jurisdições a fim de “remediar” a situação.¹⁶⁶ Um pedido que o monarca buscou atender, enviando cartas com a petição anexada, em que ordenava que os clérigos não atrapalhassem o cumprimento da justiça.¹⁶⁷ Tanto a lei do *Fuero Viejo* como a petição de Madrid demonstram como a destruição de caminhos configurava um delito que era amplamente reprovado, de forma que puni-lo era mais imperativo do que respeitar os limites das divisões jurisdicionais tão caras para a organização territorial. Esse delito era, inclusive, comparado aos crimes cometidos contra as

¹⁶⁴ Espécie de localidade cujos habitantes tinham o direito de escolher seu senhor.

¹⁶⁵ **FUERO Viejo de Castilla, Fuero Real, leyes del estilo y Ordenamiento de Alcalá, compendiados y anotados por don José Muro Martínez.** Valladolid: Imprenta y librería de Gaviria y Zapatero. 1874, p.37.

¹⁶⁶ **CORTES de los antiguos reinos de León y de Castilla.** Madrid: Imprenta Y Estereotipia De Rivadeneyra, 1866, Tomo III, p. 192-194.

¹⁶⁷ *Ibid.*, p.196.

Igrejas, aos assassinatos e estupro, ou seja, a crimes ojerizados e que feriam tanto os indivíduos como o tecido social e moral daquela sociedade.¹⁶⁸

Por mais que os crimes contra os caminhos fossem tidos como nocivos para os coetâneos, as ações voltadas para combatê-los dependeram, durante o século XIV e em boa parte do XV, de denúncias que incitassem o poder a agir contra os malfeitos. Essa forma de proceder sofreu certas modificações no final do século XV, com a maior participação da Coroa nesses assuntos,¹⁶⁹ como no ordenamento feito nas cortes de Toledo, em 1480, sobre a ação dos pesquisadores reais. O motivo desse ordenamento era manter um melhor controle sobre as diversas terras e províncias da Coroa, dessa forma, foi anunciado que os reis enviariam “a cada ano” pessoas “discretas e de boa consciência”, que atuariam como “observadores” das divisões territoriais.¹⁷⁰ Ao instaurar essa função, os monarcas estabeleceram determinados elementos que deveriam ser alvos da inspeção dos pesquisadores, sendo uma de suas obrigações analisar como estavam “reparadas as pontes, pontões e calçadas” nos lugares onde eram “necessários”.¹⁷¹ A diretriz opera uma mudança na forma como a proteção dos caminhos era executada, tornando-a mais sistematizada por meio das avaliações anuais dos aparatos viários mais importantes, e diminuindo, assim, o caráter mais esporádico dessas avaliações. Dessa forma, a regulação e direcionamento dos caminhos, o ímpeto em punir as avarias perpetradas e a vigilância sobre os espaços voltados às viagens podem ser identificados como as principais estratégias formuladas, durante o período, a fim de garantir que a prática da viagem ocorresse da melhor forma, sendo possível notar como a conservação desses locais de trânsito configurou um pleito recorrente entre coetâneos.

¹⁶⁸ LA LLAVE, R. C. El homicidio en Andalucía a fines de la Edad Media primera parte. estudio. **Clio & Crimen**: Durango, Nº. 2, 2005, p.350.

¹⁶⁹ LÓPEZ-GUADALUPE PALLARÉS, M.J. Reyes, señores y concejos. Colaboración y concurrencia en las vías de comunicación de la Extremadura castellanoleonesa (siglo XV). In: SOLÓRZANO TELECHEA J. A; MARTÍN PÉREZ, F. (coord.). **RUTAS de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la baja Edad Media movilidad, conectividad y gobernanza**. Madrid: Ediciones de La Ergástula, S.L, 2020, p. 222.

¹⁷⁰ **CORTES de los antiguos reinos de León y de Castilla**. Madrid: Imprenta Y Estereotipia De Rivadeneyra, 1882, Tomo IV, p. 137.

¹⁷¹ **CORTES de los antiguos reinos de León y de Castilla**. Madrid: Imprenta Y Estereotipia De Rivadeneyra, 1882, Tomo IV, p.137.

Nas supracitadas Cortes de Guadalajara, em 1390, a determinação de que os clérigos deveriam pagar os tributos voltados aos espaços viários é justificada do seguinte modo: “devem contribuir e ajudar os ditos clérigos, porque isso é para benefício comunal de todos e obra de piedade”.¹⁷² Dessa forma, a taxaço irrestrita era baseada em dois argumentos, um deles, já mencionado anteriormente, seria o de que a participação nesse tipo de empreitada configuraria uma obra de benevolência cristã,¹⁷³ já o outro recorria a uma das formulações político-filosóficas mais recorrentes entre os séculos XIV e XV, o bem comum.¹⁷⁴ Essa era uma noção polissêmica¹⁷⁵ sobre as qualidades de organização social voltadas para o bom convívio em comunidade,¹⁷⁶ sendo, na sua acepção maisomezinha, o conjunto de elementos que serviam para o benefício geral de um grupo.¹⁷⁷ Esse conceito derivado de pensadores clássicos, e revisitado por cristãos,¹⁷⁸ ganhou maior ventilação em terras hispânicas nas

¹⁷² Ibid., p. 451.

¹⁷³ VEGA LÓPEZ, F. La protection des pèlerins sur le Chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle dans la législation navarraise et castillane, médiévale et moderne. **Iura vasconiae: revista de derecho histórico y autonómico de Vasconia**, Nº. 17, 2020, p. 554-557.

¹⁷⁴ LUCHÍA, C. La noción de «bien común» en una sociedad de privilegio: acción política e intereses estamentales en los concejos castellanos (siglos XV-XVI). **Edad Media: revista de historia**, Nº 17, p. 307-326, 2016; LADERO QUESADA, M. A. Patria, nación y estado en la Edad Media», **Revista de historia militar**, Nº Extraordinario 01, 2005, p.52.

¹⁷⁵ CARRASCO MANCHADO, A. I. El bien común en la sociedad medie-val: entre el tópico, la utopía y el pragmatismo. In. LAFUENTE GÓMEZ, M; VILLANUEVA MORTE, C. (Coord.). **Los agentes del Estado**. Poderes públicos y dominación social en Aragón (siglos XIV-XVI). Madrid, Sílex, 2019, p. 62

¹⁷⁶ LUCHÍA, C. La noción de «bien común» en una sociedad de privilegio: acción política e intereses estamentales en los concejos castellanos (siglos XV-XVI). **Edad Media: revista de historia**, Nº .17, 2016, p. 308.

¹⁷⁷ Ibid., p.313.

¹⁷⁸ Apesar das suas raízes gregas, que remetem a Aristóteles e à *Política*, foram os romanos que empregaram essa ideia de modo mais amplo, sendo Marco Túlio Cícero (106 - 43 a.C) um dos formuladores de concepções como *utilitas communis* ou *utilitatis communione*, usadas por ele e por outros para definir a sociedade como um todo, mediante a concepção de jusnaturalismo. Após o declínio romano, alguns autores cristãos trabalharam com as concepções ciceronianas, mas foi com a redescoberta de Aristóteles pelos medievais que pensadores como Tomás de Aquino (1225-1274) conseguiram equilibrar o aristotelismo com as aspirações cristãs, admitindo-se Aristóteles como grande formulador da ideia de bem comum, associado ao que se encarregava da coisa pública e da justiça – virtude ordenada para o bem comum. Para maiores esclarecimentos: AQUINO, T. **Suma de Teología**. Madrid: Biblioteca de autores cristianos, 2001, p. 703-715; CARRASCO MANCHADO, A. I. El bien común en la sociedad medie-val: entre el tópico, la utopía y el pragmatismo. In. LAFUENTE GÓMEZ, M; VILLANUEVA MORTE, C. (Coord.). **Los agentes del Estado**. Poderes públicos y dominación social en Aragón (siglos XIV-XVI). Madrid, Sílex, 2019, p. 50-58.

centúrias do Trezentos e Quatrocentos, configurando um valor atribuído à ação dos bons governantes.¹⁷⁹

Uma outra recorrência a propósito dos espaços viários é vista nas Cortes de Madrigal, em 1438, quando representantes das cidades apresentaram uma queixa a Juan II de “pessoas e famílias” que, embora beneficiadas pelos muros, cercas e pontes das comunidades, se negavam a contribuir com as quantias direcionadas ao reparo de tais recursos. Frente a tal negativa, os demais habitantes suplicavam que o rei atuasse para que a justiça fosse cumprida, garantindo o financiamento das coisas necessárias e correspondentes ao “bem comum”.¹⁸⁰ Essa ideia não era apenas uma tópica discursiva, ou recurso propagandístico, mas consistia, igualmente, em um valor que direcionava a ação governativa, tendo em vista a coesão social e bem estar maior.¹⁸¹ É possível conferir o valor concedido a essa ideia nas duas Cortes acima mencionadas, uma vez que as súplicas apresentadas visavam conduzir a ação régia de forma a garantir o bem comum, a despeito do desagrado de interesses privados e privilégios estamentais;¹⁸² um objetivo garantido nas duas ocasiões por meio das normativas jurídicas expedidas pelos monarcas.¹⁸³ Reafirmava-se, assim, a ideia de que as leis deveriam ter como fim último o bem comum,¹⁸⁴ que atuava, por

¹⁷⁹ Já no século XIV, frei Juan García de Castrojeriz (?-?), em sua *Glosa Castellana* – versão traduzida e glosada da obra do religioso letrado Egídio Romano (1247-1316) –, apontava a importância do bem comum enquanto crivo de diferenciação entre o rei e o tirano. Para maiores informações: GARCÍA DE CASTROJERIZ, J. fr. **Glosa Castellana al “Regimiento de Príncipes” de Egidio Romano**. Madrid: CEPC, 2005, p. 793.

¹⁸⁰ **CORTES de los antiguos reinos de León y de Castilla**. Madrid: Imprenta Y Estereotipia De Rivadeneyra, 1866, Tomo III, p. 212-213.

¹⁸¹ CARRASCO MANCHADO, A. I. El bien común en la sociedad medie-val: entre el tópico, la utopía y el pragmatismo. In: LAFUENTE GÓMEZ, M; VILLANUEVA MORTE, C. (Coord.). **Los agentes del Estado**. Poderes públicos y dominación social en Aragón (siglos XIV-XVI). Madrid, Sílex, 2019, p. 66-67.

¹⁸² LUCHÍA, C. La noción de «bien común» en una sociedad de privilegio: acción política e intereses estamentales en los concejos castellanos (siglos XV-XVI). **Edad Media: revista de historia**, Nº. 17, 2016, p. 311

¹⁸³ DE ALMEIDA, C. C. Legislar para o bem comum: direito e centralização política em Afonso X. **Biblos**, v. 21, p. 9-31, 2007.

¹⁸⁴ Posicionamento que foi defendido a princípio por Tomás de Aquino, mas que foi recorrente em tratados castelhanos, como a Glosa Castelhana, tomando forma prática nas formulações régias das cortes e demais instrumentos jurídicos. Para maiores detalhes: GARCÍA DE CASTROJERIZ, J. fr. **Glosa Castellana al “Regimiento de Príncipes” de Egidio Romano**. Madrid: CEPC, 2005, p. 888; AQUINO, T. **Suma de Teología**. Madrid: Biblioteca de autores cristianos, 2001, p. 703-715.

sua vez, como uma espécie de balizador das ações consideradas como justas dentro daquela sociedade.

Tanto a justificativa apresentada por Juan I nas Cortes de Guadalajara, em 1390, como as queixas dos representantes em Madrigal, em 1438, dão mostras de como os espaços utilizados durante as viagens eram concebidos como parte do bem comum;¹⁸⁵ um princípio que foi estabelecido por um dos principais operadores da noção de bem comum em Castela, o rei Afonso X.¹⁸⁶ Em seu célebre conjunto normativo *Las Siete Partidas*, Afonso X defendeu que praças, campos comuns, muralhas, ruas e caminhos não poderiam ser tomados por poderes privados, por serem usados “comunalmente” pelos habitantes de uma localidade. Deviam ser tratados de forma diferente, pois, de coisas de outra “natureza”, como servos, gado e navios, que poderiam se tornar particulares, uma vez que, embora pudessem ser de uso coletivo, não serviam a todos “como as outras coisas citadas”.¹⁸⁷ A lei promulgada pelo rei Sábio distinguia as posses que poderiam pertencer a muitas pessoas das coisas que pertenceriam à sociedade como um todo, configurando estas últimas como bens inalienáveis, como os caminhos.¹⁸⁸

Tal reconhecimento das vias como bens públicos¹⁸⁹ é reforçada em outra lei das *Partidas*, que afirma que “os caminhos públicos” pertenciam a “todos”, para uso tanto de homens de “outra terra” como daqueles que moravam e viviam

¹⁸⁵ BONACHÍA HERNANDO, J. A. Obras públicas, fiscalidad y bien común en las ciudades de la Castilla bajomedieval. In. **Sociedades urbanas y culturas políticas en la Baja Edad Media castellana**. Salamanca: Ediciones Universidad Salamanca, 2013, p.09-11.

¹⁸⁶ ¹⁸⁶ DE ALMEIDA, C. C. Legislar para o bem comum: direito e centralização política em Afonso X. **Biblos**, Vol. 21, 2007. p. 09-13.

¹⁸⁷ AFONSO X. **Las siete partidas del Rey Don Afonso el Sabio**: cotejadas con varios códices antiguos por la Real Academia de la Historia. Tomo 2: Partida Segunda y Tercera, Madrid, en la Imprenta Real, 1807, p.736.

¹⁸⁸ BONACHÍA HERNANDO, J. A. Obras públicas, fiscalidad y bien común en las ciudades de la Castilla bajomedieval. In. **Sociedades urbanas y culturas políticas en la Baja Edad Media castellana**. Salamanca: Ediciones Universidad Salamanca, 2013, p.12-15.

¹⁸⁹ Importante ressaltar que a concepção dos caminhos como bem comum não eliminava a possibilidade de existirem caminhos de posse particular. Havia caminhos vicinais privados que eram financiados por particulares, que os utilizavam para acessar áreas de cultivo e zonas de exploração, como as salinas. Para maiores detalhes: RUIZ PILAREZ, E. J. La política viaria municipal a finales de la edad media (1430-1530): el caso de Jerez de la Frontera. **Norba**. Revista de Historia, Cáceres, Vol. 25-26, 2012-2013, p.215.

“naquela”.¹⁹⁰ Embora anterior ao momento avaliado, o texto de Afonso X tornou-se, após 1348, a base referencial de toda a norma jurídica castelhana. Logo, esse direcionamento acerca das vias reforçou a importância da proteção legislativa dos caminhos,¹⁹¹ definidos pelo monarca como um bem precioso para estrangeiros e homens da terra. Essa proteção jurídica ganhou corpo nas cortes, onde os reis buscaram, por meio das leis, trazer alguma forma de amparo para esses espaços que garantiam aperfeiçoamento ao reino e suporte aos habitantes e viajantes.

Se as vias eram tomadas como parte do bem comum, não se perdia de vista o seu papel especificamente para garantir a prática das viagens. Tal relação foi por vezes declarada nas discussões que tratavam das melhorias e manutenção das vias, como nas Cortes de Valladolid no ano de 1451, quando o rei Juan II foi informado pelos “procuradores das cidades de Sevilha e Córdoba” que seu tio, Fernando de Antequera, durante seu período como regente, “mandou construir “uma ponte no rio Bembézar¹⁹²” para melhor cumprir “o serviço de Deus” e prover o “bem comum daquela terra da Andaluzia”. Tal obra se fazia necessária pelo fato de o Bembézar atravessar o caminho que ligava a cidade de Sevilha com Córdoba e o “caminho” daqueles que seguiam de Castela para Sevilha. Contudo, a construção não foi terminada e o risco de afogamento dos passantes manteve-se. Diante disso, os procuradores pediram que o rei autorizasse a conclusão da obra para encerrar o “perigo das pessoas que por ali” circulavam e para que o caminho não fosse “obstruído”, possibilitando que os “caminhantes” não fossem “detidos na passagem do rio”.¹⁹³ A petição dos procuradores, conquanto direcionada a um ponto específico da Coroa, demonstra que, para os coetâneos, o ato de proteger os caminhos e pontes, em vista do benefício geral, visava a salvaguarda dos próprios deslocamentos, e seu papel nas comunicações. Em

¹⁹⁰ AFONSO X. **Las siete partidas del Rey Don Afonso el Sabio**: cotejadas con varios códices antiguos por la Real Academia de la Historia. Tomo 2: Partida Segunda y Tercera, Madrid, en la Imprenta Real, 1807, p.711.

¹⁹¹ DIAGO HERNANDO, M; LADERO QUESADA, M. A. Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII. **En la España medieval**, Madrid, Nº. 33, 2009, p.356.

¹⁹² Um afluente da margem direita do Guadalquivir com uma extensão de 111 quilômetros.

¹⁹³ **CORTES de los antiguos Reinos de León y de Castilla**. Madrid: Imprenta y Estereotipia de Rivadeneyra, 1866, tomo III, p.603-604.

outras palavras, o sentido de bem comum era concedido graças à função que os elementos viários exerciam na sociedade, da mesma forma como a atenção às muralhas, e cercas, era relacionada diretamente as aspirações defensivas das populações.¹⁹⁴ A petição ainda mostra como as pontes eram percebidas como construtos viários complementares aos caminhos, o que explica a opção adotada pelo presente estudo de não avaliar as pontes de modo separado do resto das vias de deslocamento, já que, aparentemente, os homens desse período não as enxergavam como elementos independentes.

Ainda sobre a importância dessas construções, no ano de 1455, durante as Cortes de Córdoba, foi registrado o “número de vinte e seis petições” dirigidas ao recém-coroadado Enrique IV. Tais solicitações afirmavam ser do conhecimento do rei o quão “proveitoso” era a existência de pontes em seus reinos para que os “caminhantes” pudessem “passar por elas, e não por barcos nem por vaus”, pois muitas pessoas morreriam por “falta delas”. Isto posto, era informado que, ao longo das possessões da Coroa, havia muitas pessoas dispostas a arcar com a construção de pontes, sem cobrar nenhum tipo de imposição. Tais atos valorosos, no entanto, estariam sendo impedidos por “cavaleiros, prelados e membros de Ordens militares” que tinham direitos sobre a passagem por barcos, havendo, até mesmo, casos em que os religiosos ameaçavam excomungar os responsáveis pelas obras. As petições, nesse sentido, solicitavam que o monarca garantisse que essas empreitadas não sofressem resistência, de forma a “evitar muitas mortes de pessoas a cada ano”.¹⁹⁵

Esses pedidos feitos pelos representantes dos estados nas Cortes foram contemporâneos do ordenamento que abre o presente tópico sobre os espaços viários. Na verdade, muito provavelmente esse conjunto robusto de reclamações influenciou a promulgação daquele ordenamento que estabeleceu as regras para solucionar o problema, favorecendo as pontes em detrimento de outras formas

¹⁹⁴ BONACHÍA HERNANDO, J. A. Obras públicas, fiscalidad y bien común en las ciudades de la Castilla bajomedieval, *In. Sociedades urbanas y culturas políticas en la Baja Edad Media castellana*. Salamanca: Ediciones Universidad Salamanca, 2013, p.9-11.

¹⁹⁵ **CORTES de los antiguos Reinos de León y de Castilla**. Madrid: Imprenta y Estereotipia de Rivadeneyra, 1866, tomo III, p. 698-699.

de passagem. As petições, por sua vez, apontavam os motivos para que tal decisão fosse tomada, ressaltando como a falta desses amparos viários ocasionava a morte de muitos daqueles que transitavam pelas terras da Coroa, e salientando o papel benéfico que essas obras trariam para contornar as condições naturais do território; condições que se mostravam tão desafiadoras para os viajantes, como já mencionado. Dessa forma, tanto as súplicas dos súditos como a norma emitida pelo monarca possibilitam compreender os motivos que faziam com que o cuidado com as vias fosse um imperativo, uma vez que assegurar melhores condições dos espaços transitáveis significava garantir o bem-estar da própria sociedade, sem esquecer, como apontava já Afonso X, dos visitantes que porventura usufríssem deles.

Considerações Finais

Ao olharmos detidamente para como os espaços utilizados na prática da viagem em território castelhano foram concebidos durante o Trezentos e Quatrocentos, torna-se perceptível como eles constituíram uma preocupação recorrente tanto para aqueles que efetuaram deslocamentos como para aqueles que formularam as normas destinadas a regulá-los. Todavia, o cotejo dos testemunhos normativos, demonstra como Castela contou com uma rede de vias que foi alvo de diversas formas de regulação e normatização, tendo em vista o papel que essas desempenhavam para a sobrevivência da sociedade como um todo.

Dessa forma, embora os séculos XIV e XV não contassem com um aparato técnico que possibilitasse uma melhoria em larga escala, ou uma grande mudança no paradigma viário, os caminhos receberam uma atenção considerável, chegando a gozar de uma preferência nas disputas relativas ao custeio. Tal predileção não significa a existência de um pensamento geral e centralizado, que colocava a conservação das vias e a livre circulação como um objetivo acima dos demais. No entanto, ao avaliar a vasta gama de interesses concorrentes que circundavam o contexto dos deslocamentos em terras castelhanas, é possível identificar de que modo, durante esse período, emergiram

argumentos em prol da viabilização da mobilidade como um objetivo fundamental. Esses argumentos respondiam a diversas demandas – como a busca por ganhos materiais e propósitos de uma moral compartilhada –, que, de tempos em tempos, cooperaram¹⁹⁶ para a formação de ações que visavam um espaço transitável mais digno; o que incluía condições materiais e ações humanas, uma vez que tal espaço integrava o bem comum que, por sua vez, tinha a justiça como sua mantenedora.

Documentação:

AFONSO X. **Las siete partidas del Rey Don Afonso el Sabio**. Madrid: Imprenta Real, 1807.

AQUINO, T. *Suma de Teología*. Madrid: Biblioteca de Autores Cristianos, 2001.

CORTES de los antiguos Reinos de León y de Castilla. tomo II, Madrid: Imprenta y Estereotipia de Rivadeneyra, 1863.

CORTES de los antiguos Reinos de León y de Castilla. tomo III, Madrid: Imprenta y Estereotipia de Rivadeneyra, 1866.

CORTES de los antiguos Reinos de León y de Castilla. tomo IV Madrid: Imprenta y Estereotipia de Rivadeneyra, 1882.

FUERO Viejo de Castilla, Fuero Real, leyes del estilo y Ordenamiento de Alcalá, compendiados y anotados por don José Muro Martínez. Valladolid: Imprenta y librería de Gaviria y Zapatero. 1874.

GARCÍA DE CASTROJERIZ, J. fr. **Glosa Castellana al “Regimiento de Príncipes” de Egidio Romano**. Edición, estudio preliminar y notas de Juan Beneyto Perez. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2005.

Bibliografia:

ALMEIDA, C. C. de. *Legislar para o bem comum: direito e centralização política em Afonso X*. **Biblos**, Coimbra, v. 21, 2007.

¹⁹⁶ Para maiores esclarecimentos sobre a importância de interesses individuais na condução de ações coletivas e na formação de conjunturas históricas mais amplas, consultar: BERLIN, I. **Contra la corriente**: ensayos sobre historia de las ideas. Fondo de Cultura Económica, 2019, p.168; BOUDON, R. Ação. *In*. Organização. *In*. BOUDON, R. **Tratado de sociologia**. Zahar, 199, p. 40-41; FRIEDBERG E. Organização. *In*. BOUDON, R. **Tratado de sociologia**. Zahar, 1995, p. 378.

ALVARADO PLANAS, J. (Coord.). **El municipio medieval**: nuevas perspectivas. Madrid: Sanz y Torres, 2009.

ALVAREZ-VALDÉS, M. A. **Extranjería en la Historia del Derecho Español**. Oviedo: Universidad de Oviedo, 1991.

ANSEJO GONZÁLEZ, M. Implicaciones urbanas en el mantenimiento y mejora de vías terrestres del eje Toledo-Burgos a fines del siglo XV. In: SOLÓRZANO TELECHEA, J. A.; MARTÍN PÉREZ, F. (coord.). **Rutas de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la Baja Edad Media**. Madrid: La Ergástula, 2020.

BARRENA OSORO, E. Los caminos medievales y sus precedentes romanos. In: **IV Semana de Estudios Medievales**. Nájera, 1994.

BERLIN, I. **Contra la corriente**: ensayos sobre historia de las ideas. México: Fondo de Cultura Económica, 2019.

BONACHÍA HERNANDO, J. A. La justicia en los municipios castellanos bajomedievales. **Edad Media**, Madrid, n. 1, 1998.

_____. **Obras públicas, fiscalidad y bien común en las ciudades de la Castilla bajomedieval**. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca, 2013.

BOUDON, R. **Tratado de sociología**. Rio de Janeiro: Zahar, 1995.

BRAUDEL, F. **Civilização material, economia e capitalismo**. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

CALDERÓN, C. Caminos, puentes y transportes en Castilla medieval. **Revista de Historia**, Neuquén, n. 10, 2005.

CARRASCO MANCHADO, A. I. **El bien común en la sociedad medieval**. Madrid: Sílex, 2019.

CARRASCO MANCHADO, A. I. Desplazamientos e intentos de estabilización: la corte de los Trastámara. **e-Spania**, n. 8, 2009.

DALCHÉ, J. G. Les péages dans les pays de la couronne de Castille. In: **Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen Âge**. Paris: CNRS, 1981.

DE LA CANAL, M. A. P. La justicia de la Corte de Castilla. **Historia. Instituciones. Documentos**, Sevilha, n. 2, 1975.

DE LA LLAVE, R. C. La red hidrográfica y su incidencia sobre las comunicaciones. In: **Caminería Hispánica**: actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica. AACHE, 1996.

_____. El homicidio en Andalucía a fines de la Edad Media. **Clio & Crimen**, Durango, n. 2, 2005.

DEL VAL VALDIVIESO, M. I. Usos del agua en las ciudades castellanas del siglo XV. **Cuadernos del CEMYR**, Tenerife, n. 18, 2010.

DIAGO HERNANDO, M.; LADERO QUESADA, M. A. Caminos y ciudades en España. **En la España Medieval**, Madrid, n. 33, 2009.

DOMINGO MENA, S. Caminos burgaleses. 2016. **Tese (Doutorado)** – Universidad de Burgos.

DURÁN FUENTES, M. Puentes históricos y vías de comunicación. **Minus**, Ourense, n. 22, 2014.

FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C. P. Nota sobre la creación del Derecho en la Edad Media. **Auctoritas: Revista on-line de Historiografía en Historia, Derecho e Interculturalidad**, n. 1, 2016.

FRAY, J. L. Routes, flux et lieux centraux au Moyen Âge. *Siècles*, n. 25, 2007.

GARCÍA GONZÁLEZ, J. El Fuero Viejo asistemático. **Anuario de Historia del Derecho Español**, Madrid, Nº41, 1971.

GELTNER, G. Urban Viarii and Public Health Offenders. In: **Policing the Urban Environment**. Amsterdam: AUP, 2019.

IGUAL LUIS, D. **Comunicación y transporte en la Europa medieval**. Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2016.

LADERO QUESADA, M. A. **Las Cortes Medievales en Castilla y León**. Leiria: Assembleia da República, 2006.

_____. Patria, nación y estado en la Edad Media. **Revista de Historia Militar**, 2005.

LÓPEZ-GUADALUPE PALLARÉS, M. J. **Reyes, señores y concejos**. Madrid: La Ergástula, 2020.

MENÉNDEZ PIDAL, G. **Los caminos en la historia de España**. Madrid: Ediciones Cultura Hispánica, 1951.

MERCADAL, J. G. **España vista por los extranjeros**. Madrid: Biblioteca Nueva, 1917.

MOLÉNAT, J. P. **Chemins et ponts du Nord de la Castille**. Madrid, 1971.

_____. **Les communications en Nouvelle Castille**. Paris: CNRS, 1981.

- MUMFORD, L. **Técnica y civilización**. Madrid: Alianza, 1992.
- RODRIGO ESTEVAN, M. Viajeros y desplazamientos. **Revista Jerónimo Zurita**, Madrid, n. 67, 1993.
- RUIZ PILÁREZ, E. J. Política viaria municipal. Norba. **Revista de Historia**, Cáceres, 2012-2013.
- SÁNCHEZ REY, J. A. Los caminos en las leyes medievales. **Revista de Obras Públicas**, 2007.
- SEBASTIÁN MORENO, J.; GUERRERO NAVARRETE, Y. Centralidad urbana en Burgos. **Anuario de Estudios Medievales**, 2018.
- SZABÓ, T. **Viabilità terrestre nell'Europa centrale**. Pisa: Pacini, 2000.
- _____. **Les dangers du voyage au Moyen Âge**. Siècles, 2007.
- VALDALISO CASANOVA, C. **Rutas que conectaban reinos**. Madrid: La Ergástula, 2020.
- VACA LORENZO, A. **La formación del espacio histórico**. Salamanca: Universidad de Salamanca, 2001.
- VEGA LÓPEZ, F. Protección de peregrinos. **Iura Vasconiae**, 2020.