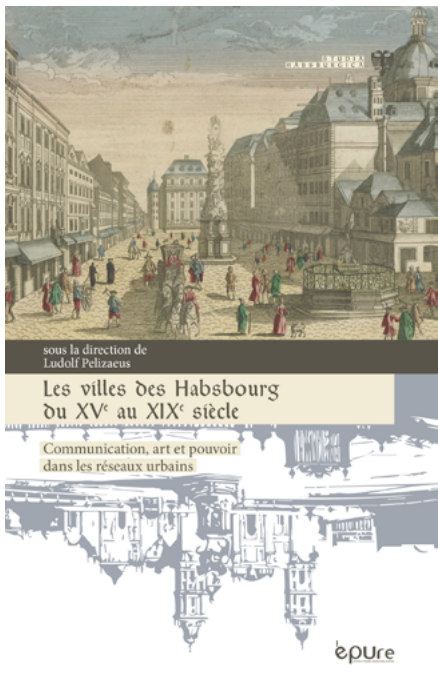




**Corte, red viaria y sistema de comunicaciones
 en la España de Carlos V (1500-1556)**

 <p> <small>sous la direction de Ludolf Pelizaeus</small> Les villes des Habsbourg du XV° au XIX° siècle <small>Communication, art et pouvoir dans les réseaux urbains</small>  </p>	Auteur(s)	David ALONSO GARCÍA
	Titre du volume	Les villes des Habsbourg du xv ^e au xix ^e siècle : Communication, art et pouvoir dans les réseaux urbains
	Directeur(s) du volume	Ludolf PELIZAEUS
	Collection	Studia Habsburgica, n° 2 ISSN 2649-9525
	ISBN	978-2-37496-100-2 (broché) 978-2-37496-132-3 (PDF)
	Édition	ÉPURE - Éditions et presses universitaires de Reims, mars 2021
	Pages	21-43
	Licence	<p> Ce document est mis à disposition selon les termes de la licence <i>Creative Commons</i> attribution, pas d'utilisation commerciale, pas de modification 4.0 international </p> 

Les ÉPURE favorisent l'accès ouvert aux résultats de la recherche (*Open Access*) en proposant à leurs auteurs une politique d'auto-archivage plus favorable que les dispositions de l'article 30 de [la loi du 7 octobre 2016 pour une République numérique](#), en autorisant le dépôt dans [HAL-URCA](#) de la version PDF éditeur de la contribution, qu'elle soit publiée dans une revue ou dans un ouvrage collectif, sans embargo.

Corte, red viaria y sistema de comunicaciones en la España de Carlos V (1500-1556)¹

DAVID ALONSO GARCÍA
Universidad Complutense Madrid

La red viaria en España durante el siglo XVI

La existencia de una red de comunicaciones que permita conectar diferentes núcleos de población constituye uno de los factores intrínsecos e indispensables en el desarrollo de los sistemas urbanos. En Castilla se asistió a un importante incremento de las tasas de urbanización durante el siglo XVI, tal como viene insistiendo la historiografía de los últimos tiempos². En términos generales, este proceso fue paralelo al mantenimiento de la trama de caminos que se utilizaba desde épocas anteriores. Los caminos, hasta 1750, fueron “escasos y deficientes”, en palabras de A. Marcos Martín, uno de los mejores conocedores de la realidad económica y social de la España de los Austrias³. Las difíciles condiciones orográficas de la península Ibérica seguían marcando una deficiente estructura viaria durante el Quinientos. Sin embargo, esto no implica ausencia de calzadas sino estado deficiente de las mismas y, en especial, la ausencia de una política consciente y deliberada para crear una infraestructura viaria que optimizase las condiciones de comunicación. Desde aquí, cabría destacar como principal característica de la estructura viaria de la España del siglo XVI la ausencia de planificación desde la monarquía. El modelo de caminos que situaban a Madrid como centro de un entramado radial data del siglo XVIII,

1 Proyecto de Investigación “Las ciudades de la corona de Castilla. Dinámicas y proyección de los Sistemas Urbanos entre 1300 y 1600”, Ministerio de Economía, Industria y Competitividad. HAR2017-82983-P

2 Juan Eloy GELABERT, “La fortuna de las ciudades, 1500-1700”, *Studia Historica. Historia Moderna*, 34, 2012, p. 25-59.

3 Alberto MARCOS MARTÍN, *España en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Barcelona, Crítica, 2000, p. 87.

cuando se plantee por vez primera la posibilidad de crear una red de transportes terrestres conjunta para todo el país y coherente con el modelo político centralista propuesto por la dinastía Borbón⁴. Hasta aquellos momentos, empero, no había existido un plan general para el conjunto del territorio sino, más bien, la supervivencia de caminos o rutas que conectaban los espacios más poblados en la corona de Castilla. La ampliación de los mismos se realizó a partir de las rutas que tradicionalmente permitían recorrer la península Ibérica a cualquier viajero.

A partir de estas consideraciones, los elementos más evidentes de la red viaria en Castilla a la luz del conocido *Reportorio de Caminos* de Juan de Villuga fueron los siguientes⁵:

- Coexistencia de zonas que presentan una amplia red caminera, en especial en el eje entre Burgos-Valladolid y Toledo, junto a otras en las que existían verdaderas dificultades de comunicación. De hecho, se detectan espacios con una notable escasez de caminos, como serían las zonas cercanas al Pirineo, zonas de la cornisa cantábrica, el noroeste de León y diferentes regiones de Galicia. Esta ausencia de redes de comunicación también ha sido detectada en la línea de Portugal hasta la vía de la Plata, zonas de la cuenca del Guadiana y distintos puntos de la costa mediterránea.
- Influencia y continuidad respecto a las antiguas calzadas romanas, en estado deteriorado en la mayoría de las ocasiones.
- Utilización de caminos medievales de peregrinación.
- Comunicación desde el interior hacia puertos significativos como Barcelona, Valencia, Sevilla o Málaga, entre otros.
- Abundancia de caminos en el entorno de aquellos núcleos que recibían a la Corte con mayor asiduidad.

Aparentemente, el estado de la caminería hispana no estaba en la agenda política de la monarquía. Ciertamente es que, desde época medieval, la legislación recogía un deber genérico de velar por el correcto mantenimiento de la red viaria al objeto de proteger el

4 Santos MADRAZO, *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850*, 2 vols., Madrid, Turner, 1984.

5 Máximo DIAGO HERNANDO y Miguel Ángel LADERO QUESADA, "Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII", *En la España Medieval*, 32, 2009, p. 347-382, p. 367.

tráfico de personas y mercancías⁶. Los ayuntamientos, por su parte, también dedicaban fondos propios a estos menesteres. Los Reyes Católicos, incluso, solicitaron la construcción de posadas ubicadas a más de una legua de las poblaciones conocidas⁷. Esta medida se relacionaba con la creación de la Hermandad, cuerpo de seguridad para mantener el orden y seguridad en espacios ajenos a las ciudades⁸. Sin embargo, a pesar de este esbozo de medidas impulsadas desde la corona, eran los ayuntamientos quienes debían cuidar del buen orden de los caminos así como de la financiación de las obras a costa de sus siempre exiguas arcas⁹. Se puede intuir que, si eran las ciudades quienes debían ocuparse del estado de puentes, puertas y caminos, evidentemente lo harían en función de sus intereses particulares y, preferentemente, en las cercanías o interior de los propios núcleos urbanos. Por tanto, en términos generales, no se produjo una planificación y ordenamiento de la red de caminos hasta la época de la Ilustración, lo que no significa que no se tuviese conciencia de las implicaciones inherentes a un buen estado de conservación de la red viaria. Este hecho resultaba clave para el tráfico de personas y mercancías; esto, en ningún caso, podía escapar a las autoridades locales.

Del transporte a las formas de comunicación en el siglo XVI

Si bien es una opinión historiográfica al uso, no resulta del todo exacto indicar que la red de calzadas apenas hubiese variado respecto a siglos anteriores o incluso desde época romana. De hecho, si las vías romanas cubrían en torno a los 10.000 km, los caminos de la época aquí tratada alcanzaron una extensión cercana a los 19.000 km¹⁰, lo que supone un incremento sustancial en el número y alcance de las vías. Aparentemente parece contradictorio que se viviese un período de auge de las ciudades cuando apenas había mejorado la trama caminera que permitía su comunicación.

6 *Ibidem*, p. 353. María ASENJO GONZÁLEZ, “Implicaciones urbanas en el mantenimiento y mejora de vías terrestres del eje Toledo-Burgos a fines del siglo XV”, in J. A. SOLÓRZANO TELECHEA (ed.), *Las conexiones marítimas y terrestres de los reinos hispánicos en la Edad Media (en prensa)*. Agradezco a la autora las facilidades de lectura.

7 *Ibidem*.

8 José María SÁNCHEZ BENITO, *Castilla, los Reyes Católicos y la Hermandad general (1475-1498)*, Cuenca, UNED, 1988.

9 ASENJO GONZÁLEZ, “Implicaciones urbanas...”, *op. cit.*

10 José I. URIOL SALCEDO, “Las calzadas romanas y los caminos del siglo XVI”, *Revista de obras públicas*, julio 1985, p. 553-563, p. 561.

La mayor parte del siglo XVI fue un tiempo de crecimiento económico en torno a actividades propias del mundo urbano, esto es, la manufactura artesanal y el comercio a escala local, regional e internacional¹¹. En el siglo XVI se era muy consciente de lo ingente de las dimensiones de aquella monarquía global dirigida por los Austrias. Don Juan de Zúñiga, uno de los preceptores de Felipe II, aconsejaba el dominio del latín “porque que quien espera tener debaxo de sí tanta diferencia de lenguas, es bien saver una general”¹². Resulta llamativo que, si eran conscientes de aquella circunstancia, la propia monarquía no tuviese intención de ultimar un plan de mejora de la red viaria.

Hay un hecho que, si bien es muy conocido, quizás no ha tenido la trascendencia historiográfica que merece a la hora de reflexionar sobre esta aparente paradoja. ¿Significa esta ausencia de política que el sistema de comunicaciones no mejoró? La idea de comunicación no sólo se relaciona con la existencia de una mejor y más amplia red de caminos. En los desplazamientos de personas y mercancías influyen numerosos aspectos de carácter cultural, institucional y sociológico. A continuación presentamos un breve análisis de cada uno de estos aspectos en relación con las comunicaciones terrestres en el marco del imperio de Carlos V.

1. Plano cultural

Durante el Renacimiento se produjo un renovado interés por el conocimiento geográfico cuya expresión más lograda podría ser la *Civitates Orbis Terrarum*, que en algún caso ha sido definida como el *Google Earth* del siglo XVI¹³. El redescubrimiento de Ptolomeo implicó el empleo de coordenadas geográficas y proyecciones cartográficas; la imprenta jugó un papel en la difusión de mapas a escala continental. El empeño por conocer el Nuevo Mundo pronto se impregnaría en el imaginario colectivo y, por tanto, avivó el interés por conocer y controlar el espacio. Todo ello fueron factores que ayudaron a aumentar el atractivo por el medio físico, natural y urbano a nivel europeo. El mundo hispánico no fue una

11 GELABERT, “La fortuna de las ciudades”, *op. cit.*

12 AGS, *Estado-Castilla*, leg. 51, fol. 63r.

13 David BUISSET, *La revolución cartográfica en Europa, 1400-1800*, Barcelona, Paidós, 2004. Cfr. Felipe HERNANDO SANZ, “Las *Civitates Orbis Terrarum*: Memoria gráfica del nacimiento de una Europa urbana y de un mundo en plena expansión”, in Mariano CUESTA DOMINGO y A. SURROCA CARRASCOSA (eds.), *Cartografía hispánica. Imagen de un mundo en crecimiento, 1503-1810*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2010, p. 137-170, p. 139.

excepción, de modo que pronto se asistió a la elaboración de *atlas* de la península Ibérica, si bien publicados muchos de ellos fuera de España¹⁴. Asimismo se extendió la corografía como género literario que se adentraba en las historias particulares de una ciudad y su proyección espacial¹⁵. La corona percibió que la representación visual de los reinos, su definición y las pesquisas para conocer sus límites constituían una interesante fórmula al objeto de afirmar su representación y el dominio sobre sus reinos¹⁶. Todos estos factores ayudaron a incrementar el interés por el conocimiento del espacio físico, la ordenación del territorio, las ciudades, la fauna y flora de otros continentes, etc.

Este fue el contexto cultural en el que se publicaron las primeras obras que comenzaron a definir la red viaria en España. El primero de estos trabajos, firmado por Fernando Colón a principios del siglo XVI, recoge itinerarios y descripciones de numerosos pueblos y ciudades, incluyendo las distancias existentes entre ellos, así como interesantes relatos sobre el estado de pueblos y ciudades en Castilla¹⁷. Esta obra constituyó un precedente inmediato para el que, sin duda, supone la guía de caminos más estudiada en la España de los Austrias. Nos referimos al *Reportorio de Caminos*, publicado por Juan de Villuga en Medina del Campo en 1546 (fig. 1). El objetivo explicitado en esta obra no era otro que orientar a los viajeros para evitar que se extraviasen a lo largo de sus viajes por España. Así, define las rutas más frecuentes, los pasos entre localidades y los tiempos que debían emplearse en los caminos hasta alcanzar una determinada ubicación¹⁸. En la obra de Villuga se recogen 129 itinerarios mientras que la de Alonso de Meneses, publicada en 1576, recoge 134 ordenados según la inicial del lugar de origen. El objetivo era muy similar al expresado en la obra de Villuga:

14 Agustín HERNANDO, *El mapa de España. Siglos XV-XVIII*, Madrid, Centro Nacional de Información Geográfica, 1995. Cfr. CRESPO SANZ, “Los Atlas de España entre 1503 y 1810”, in *Cartografía hispánica...*, *op. cit.*, p. 175-197.

15 Richard L. KAGAN, “La corografía en la Castilla moderna. Género, Historia, Nación”, *Studia Historica, Historia Moderna*, 13, 1995, p. 47-59.

16 Fernando BOUZA, *Comunicación, conocimiento y memoria en la España de los siglos XVI y XVII*, Salamanca, Seminario de Estudios Medievales y Renacentistas, 1999.

17 Antonio LABORDA ORIHUELA, *Descripciones de don Fernando Colón, 1517-1523. Una visión de la España del Renacimiento*, Madrid, Instituto Nacional de Estadística, 2002, p. 46-47.

18 Antonio CRESPO SANZ, “Los reportorios de caminos. Navegadores del siglo XVI”, *Topografía y Cartografía. Revista del colegio oficial de ingenieros técnicos en Topografía*, 28-164, 2012, p. 48-55. Cfr. Robert HIBBERD y Jack B. OWENS, “Before Highways Maps: Creating a Digital Research Infrastructure Based on Sixteenth-Century Iberian Places and Roads”, *Bulletin for Spanish and Portuguese Historical Studies*, 40-1, 2015, Artículo 2.

Y porque cualquier caminante podrá ver y conoscer en camino breue las desgracias que se pueden ofrescer en los largos: assi por no saber el derecho camino como no hallar quien del les informe¹⁹.

Significativamente, el peso de Madrid es mayor en la obra de Meneses que en la firmada por Villuga²⁰, lo que necesariamente está vinculado al progresivo incremento de la influencia política de Madrid en el conjunto de las ciudades del reino.

2. Plano institucional

La creación de un sistema imperial con presencia en un buen número de territorios europeos obligó a mejorar las formas de comunicación. Hemos visto que, a nivel hispano, esta mejora no procedió de una política viaria, entendida en términos de planificación, conservación y de dotación de fondos para crear un sistema integral de comunicaciones viarias. Empero, hubo un aspecto en el que se observó un salto cualitativo respecto a lo acaecido en épocas anteriores: la organización de un sistema oficial de correo a nivel continental, bajo control de la familia Tassis, cuyo impacto e importancia debe medirse a nivel de todo el espacio europeo²¹.

La configuración de este sistema entroncó con las tradiciones propias de cada reino. En puridad, no fue a principios del siglo XVI cuando apareció la figura del correo en España, que data de, al menos, época de Alfonso X²². También con anterioridad a la llegada de los Austrias se han detectado oficios como el de correo mayor en Sevilla o en otras ciudades. Previamente a los Tassis, existía una evidente conciencia de la importancia política que tenía mantener una red de postas y posadas que permitiera el envío regular y previsible de cartas u otro tipo de documentos, tanto personales como institucionales. Con los Austrias se asistió a un salto cualitativo de todo ello con nombramientos de correo mayores con una mayor responsabilidad sobre el envío de correspondencia a diferentes puntos de Europa. El recurso a esta familia procedente de Bérgamo había comenzado en 1500, cuando Francisco de Tassis fue nombrado

19 ALONSO DE MENESES, *Repertorio de caminos*, Madrid, Ministerio de Educación y Ciencia, 1976, p. III-IV.

20 JESÚS LÓPEZ REQUENA, “La fuente itineraria en los mapas de España del siglo XVI y la edición perdida del *Repertorio* de Meneses”, *El Nuevo Miliario*, 18-19, 2018, p. 19-33.

21 BONAVENTURA FOPPOLO, *I Tasso. Maestri della posta imperiale a Venezia. Storia di una famiglia bergamasca dal 1500 alla fine del 1700*, Cornello-Bérgamo, Museo dei Tassi, 2015.

22 ASENJO GONZÁLEZ, “Implicaciones”, *op. cit.*

capitán y maestro de postas para la zona de los Países Bajos. Poco después, en 1505, y ya con Felipe el Hermoso como rey en Castilla, se le extendió mandato para que organizase el sistema de correos entre Francia, España, el Sacro Imperio y Güeldres²³.

La llegada de Carlos V no hizo sino confirmar el papel de Francisco de Tassis y su parentela al frente del sistema de correo. Además de la tradición borgoñona, se ha detectado la mediación del Cardenal Cisneros solicitando la extensión de las postas al modo de Flandes para el camino entre España y Roma²⁴. El futuro emperador apenas tardó dos meses en ratificar los privilegios concedidos por su padre a favor de Batista y Mafeo Tassis. Para ello dictó una nueva cédula que establecía las condiciones del servicio de postas. Veamos a continuación cuales fueron las principales cláusulas del convenio firmado entre Carlos y los encargados de velar por el buen funcionamiento del sistema de correo a nivel europeo²⁵:

1. Los Tassis se obligaban a tener un sistema de postas en los reinos de España y otros dominios con una reserva de dos caballos para el reemplazo.
2. Francia entraba en el acuerdo y se establece la obligatoriedad de ofrecer servicio allí donde se encontrara el Rey Cristianísimo, incluso en el supuesto que no se hallara presente dentro de la red de comunicaciones habitual.
3. Se nombrará maestros de postas en los diferentes reinos para el envío de documentos y misivas de carácter oficial e institucional.
4. Los maestros que obtuviesen nombramiento oficial recibirían cartas patentes para mayor seguridad en sus desplazamientos.

23 María MONTAÑEZ MATILLA, *El correo en la España de los Austrias*, Madrid, CSIC, 1953, p. 58. Cfr. Fernando ALONSO GARCÍA, *El Correo en el Renacimiento europeo. Estudio postal del Archivo Simón Ruiz, 1553, 1630*, Madrid, Fundación Albertino, 2004.

24 “Venerable Diego López de Ayala: yo enbio a Simón de Tarsis, correo maior, a su alteza, para que se pongan las postas de aquí a Rroma, como estavan puestas desde Flandes, y porque esto es cosa que mucho conviene al seruiçio de su magestad, por las cosas de aquella corte, y porque cada día se sepan las del estado de Nápoles, y por esta nueva del turco, mucho os encargamos que habléis muy affectuosamente de nuestra parte a su alteza y al señor mosseor de chebres [Chièvres], a quien nos escreuimos con el dicho correo maior, para que luego se dé orden que las dichas postas se muden y se pongan de aquí a Rroma, que en ello nos echaréis cargo”. Cit. David ALONSO GARCÍA, “Del báculo al crédito. Cisneros y las finanzas de Castilla”, in José MARTÍNEZ MILLÁN, Manuel RIVERO RODRÍGUEZ y Gijs VERSTEEGEN, *La Corte en Europa: política y religión (siglos XVI-XVIII)*, vol. 2, Madrid, Polifemo, 2012, p. 995-1024, p. 1004.

25 AGS, *CMC*, 1ª ép., leg. 313. Cfr. MONTAÑEZ MATILLA, *El correo...*, op. cit., p. 184-186.

5. Los Tassis recibirán por este servicio de correo 6.500 ducados de oro pagados del siguiente modo: 4.500 ducados anuales abonados en la corte y otros 2.000 en plazas financieras de Flandes en distintos plazos.

El acuerdo entre los Tassis y Carlos V también fijaba las principales líneas postales a nivel internacional, que a grandes rasgos fueron las siguientes²⁶:

1. Roma-Venecia-Innsbruck
2. Viena-Praga-Ratisbona
3. Viena-Praga-Nuremberg-Frankfurt-Colonia-Bruselas
4. Augsburgo-Lyon-Madrid

En los itinerarios prefijados no aparece Francia. Sin embargo, sabemos que el envío de correo fue regular y masivo a este reino. Los emisarios tardaban entre 36-40 horas entre París y Bruselas mientras que la duración media de un viaje entre Castilla y Bruselas se estimaba en una semana.

Como se puede observar, esta familia de origen italiano desempeñó una labor clave en la apertura de una línea oficial de comunicaciones entre territorios ubicados en diferentes partes de Europa. Sus servicios eran altamente valorados por cortesanos y la propia familia real, como se desprende del siguiente testimonio de agosto de 1528 de Juan Alemán, miembro del Consejo de Estado y hombre de confianza de Gattinara:

E en aquel tienpo, estando yo en el Consejo Secreto de su majestad vi y oy muchas e muchas vezes que dezía su magestad que se tenya por muy seruido de las dichas postas, e alababa mucho la buena diligencia e recabdo que tenyan los dichos correos mayores. Y los señores del Consejo del Estado que por entonçes heran asy en Alemania como en Flandes e algunas vezes en Ynglaterra dezían a su magestad que no solamente les debía mandar pagar lo asentado con ellos más hazerles muy buenas merçedes por lo bien que seruian [...] ²⁷.

No parece casual que las recomendaciones hacia la familia Tassis se encaminasen a mejorar sus ingresos por los servicios

²⁶ MONTAÑEZ MATILLA, *El correo...*, *op. cit.*, p. 59-60.

²⁷ AGS, CMC, 1ª ép., leg. 313. Sobre Juan Alemán, José MARTÍNEZ MILLÁN (dir.), *La Corte de Carlos V. Vol. 3. Los Consejos y los consejeros de Carlos V*, Madrid, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 2000, p. 30.

prestados al frente del sistema de postas con el que circulaba una parte del correo por toda Europa. En definitiva, la correspondencia de un determinado agente de la monarquía con otros centros o con el propio monarca derivaba del buen hacer del servicio de postas. Carlos V se jugaba, nada más y nada menos, que el control de la información. Este hecho no solo era relevante para el emperador sino para cualquier implicado en la administración, cuyo buen hacer solo podía llegar a oídos en otras partes a partir de la correspondencia. Este aspecto no era menor dentro de aquel particular cosmos de poder que pasó a ser la corte de los Austrias. Con estos antecedentes, no resulta sorprendente el importante ascendiente social que pasaron a tener los Tassis, hecho que les llevaría a entroncar con la familia Ladrón de Guevara y a obtener el título de condes de Villamediana a finales del siglo XVI.

3. Plano sociológico

La efectividad de los Tassis se relaciona, a su vez, con su participación en las redes financieras, tanto a nivel hispano como en conexión con otros países. A partir de diferentes factores –el aumento de masa monetaria en Europa, aumento de la demanda, el uso generalizado de letras de cambio, la existencia de centros financieros conectados a nivel continental, la llegada de la partida doble a la contabilidad de empresas etc.– se produjo una expansión del capitalismo con un indiscutible papel protagonizado por redes mercantiles con capacidad para operar, y por tanto articular, espacios muy alejados entre sí. Estas redes tenían acceso a información y a la capacidad para transmitirla, lo que no podía pasar desapercibido para la corona²⁸. Precisamente los contactos informales que facilitaban las redes mercantiles fueron otro medio para el envío de noticias y la atracción de datos de naturaleza política, geoestratégica, sociológica, etc. En carta de 1541, por ejemplo, se indica como “aunque por vía de mercaderes hauemos sabido que la mejoría de vuestra magestad fue adelante y estaua bueno, como no hauíamos tenido cartas, estábamos con mucho cuidado”²⁹. La carta, enviada desde Madrid, indica dos cuestiones de interés: en primer lugar, que existía una “vía de mercaderes”, hecho que confirman otros estudios de caso en los que consta el empleo de agentes de negocio para el envío o

28 Hilario CASADO ALONSO, “Los flujos de información en las redes comerciales castellanas de los siglos XV y XVI”, *Investigaciones de Historia Económica*, 10, 2008, p. 35-68.

29 AGS, *Estado-Castilla*, leg. 51, fol. 109r.

recepción de correspondencia³⁰. De la complejidad que alcanzó el sistema de comunicaciones, que hay que ver en términos de colaboración entre lo público y lo privado, por decirlo en términos actuales, da cuenta la siguiente misiva, fechada hacia 1552: “De Nápoles ay cartas de los 25 y escriven que la armada es pasada el faro de Meçina, pero escríbenlo particulares y no los virreyes [...]”³¹.

La Monarquía tenía acceso a información derivada de la posta oficial y también mediante mecanismos informales. Cabe suponer que existía complementariedad entre ambos sistemas, uno de carácter más oficial y por tanto más seguro, junto a otro que aportaba dinamismo y flujos diferentes de información procedente de las redes comerciales³². Para ello, el envío de correspondencia y la transferencia de información (y poder) participaba a partir de las redes de contacto en las que, necesariamente, los Tassis debían ser una referencia inexcusable³³.

No resulta complicado hallar noticias que demuestran la conexión de esta familia italiana con el mundo de las altas finanzas. El apellido aparece entre los acreedores de Carlos V por importantes cantidades; Mafeo Tassis fue uno de los banqueros que aportó fondos –nada más y nada menos que doce millones y medio de maravedíes– para facilitar la coronación imperial de Carlos V³⁴. Hacia 1520-1521, la hacienda real le debía buena parte de los fondos que venía adelantando desde años atrás³⁵. Nos da una idea de la magnitud de estas cifras si la comparamos, por ejemplo, con el rendimiento medio de las rentas ordinarias de todo el partido fiscal de Madrid, que apenas llegaba a los cuatro millones de maravedíes. Encontramos otro dato que resulta altamente llamativo en torno al importante papel desempeñado por los Tassis en el conjunto de las finanzas de Carlos V. Además de encargarse del

30 VICTOR VON KLARWILL (Com.), *Los informes de los Fugger. Cartas de aviso de los corresponsales de la Casa Fugger (1568-1605)*, Sevilla, Comunicación Social Ediciones, 2011. DAVID ALONSO GARCÍA, “Between three continents. The Fornari Networks at the beginning of First Global Age”, in RILA MUHJERKEE (ed.), *Networks in the First Global Age: 1400-1800*, New Delhi, Primus, 2011, p. 183-2013.

31 AGS, *Estado-Nápoles*, leg. 1382, fol. 117.

32 Sobre el papel de la información en las redes comerciales, SILVIA MARZAGALLI, “La circulation de l’information, révélateur des modalités de fonctionnement propres aux réseaux commerciaux d’Ancien Régime”, *Rives Méditerranéennes*, 27, 2007, p. 123-139.

33 Cfr. RENATE PIEPER, “Cartas de nuevas y avisos manuscritos en la época de la imprenta. Su difusión de noticias sobre América durante el siglo XVI”, *Cuadernos de Historia Moderna*, Anejos IV, 2005, p. 83-94.

34 CARLOS JAVIER DE CARLOS MORALES, *Carlos V y el crédito de Castilla. El tesorero general Francisco de Vargas y la Hacienda Real entre 1516 y 1524*, Madrid, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 2000, p. 45.

35 *Ibidem*, p. 46 sq.

servicio de comunicaciones o adelantar fondos desde plazas europeas, también intervinieron en la provisión de cereal al ejército³⁶. Otras veces intermediaban a favor de importantes personajes de la sociedad política castellana. Por ejemplo, Mafeo Tassis intervino ante la emperatriz Isabel como agente del arzobispo de Toledo en la negociación de un asiento consignado sobre diferentes rentas de la mesa maestra³⁷.

Los Tassis eran los encargados de mantener un sistema de correo que resultaba absolutamente fundamental en la geoestrategia de los Austrias. Para ello necesitaban formar parte de la *Repubblica Internazionale del Denaro*, parafraseando el título de un conocido libro³⁸, es decir, aquellas redes de carácter transnacional con capacidad para operar en diferentes escenarios y condiciones, fuere prestando dinero, fletando barcos, transportando víveres y armas o, en el caso de los Tassis, especializándose en la gestión de las comunicaciones del emperador. Aquel mundo financiero hay que interpretarlo en clave colectiva y no únicamente en términos de un banquero o una única familia. Así, Juan Bautista de Tassis entró en un consorcio formado por alemanes (Fugger, Welser) y genoveses (Fornari) para realizar, en 1532, una importante oferta de crédito valorada en 307.000 florines a cambio de la gestión de las rentas de órdenes militares³⁹. Tres años después localizamos otro crédito de Mafeo Tassis junto a Enrique Ehringer, diferentes banqueros italianos y Francisco de Burgos por importe 120.000 ducados⁴⁰. Los Tassis también participaron en el giro de 350.000 ducados desde Lisboa junto a Juan Bautista Grimaldi, Digo y Luis de la Haya y un agente de los Welser derivado de la compra de las Molucas por parte del rey de Portugal⁴¹. Estos movimientos coincidieron con un momento especialmente sensible para las finanzas de Carlos V, protagonizado por lo que se ha venido a denominar el « Gran Asiento » de 1532-1537⁴². En otras situaciones también intervinieron en el mer-

36 Ramón CARANDE, *Carlos V y sus banqueros*, Barcelona, Crítica, 1990, vol. 3, p. 55.

37 AGS, *Estado-Castilla*, leg. 13, fol. 25

38 Aldo DE MADDALENA y Hermann KELLENBENZ (a cura di), *La repubblica internazionale del denaro tra XV e XVII secolo*, Bologna, Il Mulino, 1984.

39 CARANDE, *op. cit.*, vol. 2, p. 388.

40 *Ibid.*, vol. 3, p. 226.

41 Hermann KELLENBENZ, *Los Fugger en España y Portugal hasta 1562*, Valladolid, Junta de Castilla y León, 2000, p. 472.

42 Juan Manuel CARRETERO ZAMORA, “Crédito y Liquidez en el sistema de pagos del emperador Carlos V (El “Gran Asiento de 1532-1537”): una aproximación cuantitativa”, in David ALONSO GARCÍA (ed.), *Quebrando haciendas. Estudios sobre liquidez, deuda e impagos en España (siglos XV-XVIII)*, Monográfico de *Cuadernos de Historia Moderna*, 42-2, 2017, p. 469-501.

cado de deuda pública a modo de intermediarios entre la banca alemana y castellanos interesados en la adquisición de títulos⁴³.

La Corte y los sistemas de comunicaciones terrestres en España

Como señalábamos más arriba, el análisis de la red viaria y de las comunicaciones corre parejo al estudio de los sistemas urbanos. En este punto, cabe recordar que durante el siglo XVI el tejido urbano castellano poseía un carácter polinuclear, es decir, urdido a partir de diferentes centros de carácter local y regional⁴⁴. Progresivamente, en especial desde el siglo XVII, se iría pasando a un modelo con centros urbanos claramente definidos y de influencia suprarregional e incluso a nivel de la península ibérica⁴⁵. Estos centros, como se podrá suponer, no fueron otros que Madrid, convertida en corte estable a partir de 1561 –salvo el breve período de estancia vallisoletana, entre 1601-1606– y Sevilla, vinculada al tráfico comercial con América. Este proceso sería muy evidente en el siglo XVII. De hecho, en relación al transporte, es una de las causas de la creación de un sistema radial a partir del siglo XVIII, con Madrid como núcleo central conectado con las principales zonas de España.

Sin embargo, ya desde el siglo XVI es posible detectar las primeras manifestaciones de esta transformación del modelo urbano y de transportes. Madrid comenzó a atraer efectivos demográficos y actividad económica con la llegada de la corte, hecho que reafirmaría su carácter de centralidad con el paso de los decenios⁴⁶. ¿Cuándo comenzó este proceso? El carácter nodal de Madrid –y otras localidades del entorno– puede ser detectado en los reportorios de caminos, donde la zona comprendida entre Toledo-Madrid-Segovia-Valladolid y Burgos incluía la mayor parte de vías de comunicación⁴⁷. Incluso, es posible plantear si antes de 1561 no había

43 KELLENBENZ, *Los Fugger...*, *op. cit.*, p. 196.

44 Bartolomé YUN CASALILLA, “Entre la economía mundo y el crecimiento polinuclear (los rasgos generales de la economía europea en el tránsito del siglo XVI, 1490-1530)”, in ERNEST BELENGUER CEBRIÁ (ed.), *De la unión de coronas al imperio de Carlos V*, Madrid, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 2001, vol. I, p. 29-46.

45 David S. REHER, “Ciudades, procesos de urbanización y sistemas urbanos en la Península Ibérica, 1550-1991”, in *Atlas histórico de ciudades europeas. Vol. I. Península Ibérica*, Barcelona, Centre de Cultura Contemporània, 1994, p. 1-29.

46 José Miguel LÓPEZ GARCÍA (dir.), *El impacto de la Corte en Castilla. Madrid y su territorio en la época moderna*, Madrid, Siglo XXI, 1998.

47 DIAGO HERNANDO y LADERO QUESADA, “Caminos y ciudades...”, *op. cit.*

comenzado a producirse un progresivo incremento de la importancia de Madrid aunque no existiese una sede fija para la corte. Esta se trasladaba, principalmente, por la zona mejor comunicada desde el punto de vista de la red viaria. Veamos los movimientos de la corte y del propio Carlos V por Castilla. Hay que advertir en este punto que ambos, estancias del Emperador y traslados de la administración, aparecen disociados, pudiendo encontrarse uno en cualquier lugar de Europa y su aparato burocrático, principalmente, en la zona comprendida entre Valladolid-Madrid y Toledo. Lo vemos a continuación.

Tabla 1: Comparación de estancias del Emperador y Corte (1533-1546)⁴⁸

Año	Lugar de estancia de Carlos V	Lugar de estancia de la Corte de Castilla
1533	Diferentes ciudades europeas, Barcelona, Monzón, Zaragoza	Madrid
1534	Toledo, Madrid, Segovia, Ávila, Valladolid, Palencia... y Madrid	Desconocido, pero no en Madrid
1535	Madrid, Zaragoza, Barcelona, Italia, La Goleta (campana de Túnez)	Madrid
1536	Italia, Barcelona, Valladolid	Madrid
1538		No en Madrid
1539	Barcelona, ciudades fuera de España, Valladolid, Madrid, Toledo	Toledo, Madrid
1540	Toledo, Madrid, Segovia, Tordesillas, Valladolid, San Sebastián y otras ciudades europeas	Madrid
1541	Diferentes ciudades europeas	Madrid
1542	Diferentes ciudades europeas, Baleares, Cartagena, Murcia, Ocaña	Madrid, Valladolid
1546	Toledo, Madrid, Valladolid, Burgos, Logroño, Pamplona, Monzón, Barcelona, Valencia.	Madrid, Valladolid

Tras el fallecimiento de la emperatriz Isabel, se produjeron intensos debates en la administración castellana de cara a elegir la

⁴⁸ Fuente: Manuel DE FORONDA Y AGUILERA, *Estancias y viajes del Emperador Carlos V*, Madrid, 1914 y David ALONSO GARCÍA, *Una corte en construcción. Madrid en la hacienda real de Castilla (1517-1556)*. Buenos Aires, Miño y Dávila, 2005, p. 33.

mejor ubicación para el príncipe Felipe y las infantas. Las misivas intercambiadas con Carlos V y también entre personajes destacados de su corte reflejan las siguientes ideas sobre el particular⁴⁹:

1. *Corte itinerante*. No se plantea en ningún momento una instalación definitiva de la corte, sino que ésta debía seguir moviéndose entre las ciudades principales de los reinos de Castilla y Toledo para que todos “gozasen de la merced de la corte”.
2. *Seguridad*. El criterio básico es que el príncipe y las infantas no debían coincidir en una misma plaza y ni siquiera en un mismo reino. La revuelta de las Comunidades de Castilla seguía en el recuerdo y, como factor esencial, había que evitar que ambas casas estuviesen en la misma ciudad o incluso cercanas una a la otra. Como alternativa se proponía la ubicación en alguna plaza con algún castillo en sus inmediaciones. Por ejemplo, el cardenal Tavera era partidario de llevar a las infantas a Torrelaguna considerando que la fortaleza se encontraba apenas a 10 kilómetros de distancia⁵⁰. También se buscaba un lugar con un castillo que hiciese las veces de refugio en caso de necesidad. Algunos cortesanos –no todos– pedían que no fuesen lugares no muy grandes ni concurridos para alojar a las infantas. Por ejemplo, en carta del Conde de Cifuentes a Francisco de los Cobos, de finales de 1539, se dice que Segovia, Medina del Campo y Ávila no son escenarios idóneos para acoger a las infantas por “los ynconvenientes de los lugares grandes por ser notorios”⁵¹.
3. *Razones climatológicas*. Como resulta obvio, se prefiere el sur en el invierno y mover al príncipe o infantas al norte en verano.
4. *Comunicaciones*. Se buscan emplazamientos con acceso directo a la red viaria principal. Sin embargo, no debían ser ciudades excesivamente cosmopolitas para las infantas, que debían estar recogidas en lugares sin “conversación y comunicación”⁵². Madrid no entraba en esta categoría por su condición de núcleo bien ubicado en el conjunto de la red viaria, razón por la que podía ser utilizada por el príncipe Felipe pero no para sus hermanas. Madrid, por

49 Dichos debates pueden seguirse en AGS, *Estado-Castilla*, legs. 44-51.

50 AGS, *Estado-Castilla*, leg. 46, fol. 110.

51 AGS, *Estado-Castilla*, leg. 45, fol. 311.

52 Términos recogidos en AGS, *Estado-Castilla*, leg. 45, fol. 311.

tanto, ya era un núcleo conocido. Como también lo eran los caminos que llegaban hasta la villa, utilizados por embajadores como Jerónimo Müntzer quien, a finales del siglo xv, estimó en 12 leguas el trayecto comprendido entre Toledo y Madrid⁵³. No en vano, desde Madrid salían seis caminos en diferentes direcciones: hacia el puerto de Somosierra (dirección norte), Alcalá de Henares (noreste), Coslada (noroeste), Toledo (sur), Torrijos (sureste) y Galapagar (noroeste)⁵⁴. Como consta en la célebre *Descripción y Cosmografía* de Fernando Colón, algunas de estas vías enlazaban con itinerarios principales que atravesaban la península; tal era el caso del camino real de Aragón, que recoge en su origen la calzada romana entre Mérida y Zaragoza, la ruta que llegaba hasta Lisboa y, naturalmente, el camino real a Toledo que continuaba hacia Andalucía⁵⁵. Llama la atención, en este punto, que, a escala local, encontremos ya a finales de la Edad Media una orientación de caminos que se repetiría en los proyectos del siglo xviii y que constituyen hoy la base de la red de carreteras –hoy autopistas– en España.

Por tanto, las ciudades que alojaban a la corte –también al Emperador– constituían puntos de referencia inexcusable en la geopolítica de la monarquía. En el diario de los viajes de Carlos V, de Juan de Vandenesse, se recoge el siguiente testimonio:

Estando su dicha magestad en Madrid tuvo noticias de que los de Gante se habían amotinado, por lo que el príncipe de Orange fue despachado *por la posta*⁵⁶.

La corte requería de un sistema fluido de comunicaciones y esto, precisamente, se lo otorgaba el recurso a la familia Tassis y al mundo de los banqueros. Este hecho también revalorizaba el papel de aquella ciudad que alojase a la corte (o al Emperador) y que pasaba a ser el principal centro emisor y receptor de correspondencia. El año 1539, precisamente, parece particularmente interesante ya

53 José Ignacio URIOL SALCEDO, “Los caminos en Madrid en la Edad Media”, in Cristina SEGURA GRAIÑO (ed.), *Caminos y caminantes por las tierras del Madrid Medieval*, Madrid, Al-Mudayna, 1994, p. 33-42, p. 39.

54 Carlos J. FLORES VARELA, “Desplazamientos de corto radio en Madrid, siglos xv y xvi”, in *ibid.*, p. 173-204, p. 175-176.

55 Manuel CRIADO DEL VAL, “Los caminos de Madrid en la Cosmografía de Hernando Colón”, in *ibid.*, p. 335-346. Cfr. LABORDA ORIHUELA, *op. cit.*

56 José GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, Madrid, Aguilar, 1952, vol. 1, p. 928.

que el emperador y la corte moraron en Toledo y Madrid, de modo que es posible realizar un análisis del envío de correo desde ambas ciudades.

Tabla 2: Destino de correspondencia de la Corte enviada desde Toledo⁵⁷

Destino	Comunidad Autónoma/Provincia	Número de envíos	Distancia actual aproximada por carretera	Importe total del correo (maravedíes)
Aranjuez	Madrid	1	45 km	1.500
Ávila y otras ciudades ⁵⁸	Castilla León/Galicia	1	553 km	11.250
Baena	Andalucía (Córdoba)	1	251 km	9.000
Baeza	Andalucía (Jaén)	2	213 km	10.750
Baeza y Málaga	Andalucía (Jaén, Málaga)	1	378 km	9.000
Burgos ⁵⁹	Castilla León	2	316 km	30.000
Cádiz	Andalucía	2	420 km	22.500
Córdoba y Granada	Andalucía	1	510 km	17.250
Córdoba y Sevilla	Andalucía	1	485 km	9.375
El Pardo	Comunidad de Madrid	2	85 km	7.500
Granada	Andalucía	2	367 km	13.500
Granada y Málaga	Andalucía	2	491 km	27.000
Illescas	Castilla La Mancha (Toledo)	2	38 km	2.713
Madrid	Comunidad de Madrid	7	73 km	18.200
Madridejos	Castilla La Mancha (Toledo)	1	60 km	3.000
Ocaña	Castilla La Mancha (Toledo)	1	52 km	1.500

⁵⁷ Fuente: AGS, *CMC*, 1ª ép., leg. 1485. *Data de Raimundo de Tassis*.

⁵⁸ Ávila, Salamanca, Zamora y La Coruña.

⁵⁹ Burgos y Tordesillas.

Corte, red viaria y sistema de comunicaciones en la España de Carlos V

Ocaña, Si- güenza y otras partes	Castilla La Mancha (Toledo/Guadalajara)	1	239 km	7.000
Segovia, Valladolid y Salamanca	Castilla León	1	395 km	7.500
Segovia, Valladolid y Burgos	Castilla León	1	403 km	6.375
Sevilla	Andalucía	3	493 km	19.875
Torre del Río	Andalucía (Málaga)	1	488 km	8.250
Trujillo, Llerena y Sevilla	Extremadura (Cáceres, Badajoz)/Andalucía	1	529 km	6.750
Úbeda	Andalucía (Jaén)	2	277 km	16.500
Úbeda, Granada y Málaga	Andalucía (Jaén, Granada y Málaga)	1	539 km	11.250
Valencia	Comunidad Valenciana	2	391 km	8.625
Valencia y Madrid ⁶⁰	Comunidad Valenciana Comunidad de Madrid	1	737 km	17.250
Villalón ⁶¹	Castilla León (Valladolid)	1	335 km	4.975
Zaragoza	Aragón	1	382 km	9.375
Zaragoza y Barcelona	Aragón/Cataluña	1	690 km	8.250
Total	29	46	13.271 km	326.013 mrs.

⁶⁰ El correo parte a Valencia y regresa a Madrid.

⁶¹ Feria de Villalón.

Tabla 3: Destino de correspondencia de la Corte enviada desde Madrid⁶²

Destino	Comunidad Autónoma/Provincia	Número de envíos	Distancia actual aproximada por carretera	Importe total del correo (maravedíes)
Alba [de Tormes]	Castilla León (Salamanca)	2	160 km	21.750
Aranjuez	Comunidad de Madrid	3	40 km	7.250
Arévalo	Segovia	26	125 km	150.582
Bilbao	País Vasco	1	395 km	15.750
Brihuega	Castilla La Mancha (Guadalajara)	4	93 km	22.125
Buitrago	Comunidad de Madrid	2	78 km	2.625
Burgos ⁶³	Castilla León	1	250 km	18.750
Hondarribia (Fuenterrabía) ⁶⁴	País Vasco (Guipúzcoa)	1	477 km	116.250
Galicia (junto a Santiago de Compostela)	Galicia	2	600 km	21750
Getafe	Comunidad de Madrid	1	20 km	188
Granada y Málaga	Andalucía	2	420 km	28.875
Granada y otras partes	Andalucía	1	420 km	9.750
Málaga	Andalucía	2	530 km	20.250
Medina de Rioseco	Castilla León (Valladolid)	1	243 km	3.000
Medina del Campo	Castilla León (Valladolid)	3	160 km	26.250
Murcia	Murcia	1	397 km	7.500
Navarra	Navarra	2	390 km	21.375
Segovia	Castilla León	1	92 km	3.500
Sevilla	Andalucía	3	530 km	67.500
Toledo	Castilla la Mancha	7	73 km	20.175
Valladolid	Castilla León	2	190 km	17.250

62 Fuente: AGS, *CMC*, 1ª ép., leg. 1485. *Data de Raimundo de Tassis*.

63 Burgos y Tordesillas.

64 Fuenterrabía y Valladolid.

Villacastín, Valladolid y Burgos	Castilla la Mancha	1	190 km	13.500
Villacastín	Castilla León (Segovia)	1	85 km	3.000
Vizcaya y otras partes	País Vasco (Vizcaya)	1	410 km	15.000
Zaragoza	Aragón	1	316 km	9.000
Total	25	72	14.354 km	642.945 mrs.

Si bien los datos aquí presentados tienen un carácter parcial ya que se refieren a un único año, aparecen algunas cuestiones relevantes sobre el funcionamiento del sistema de correo. La corte estuvo hasta julio en Toledo y desde mediados de dicho mes en Madrid. Las comunicaciones no se resintieron por ello, con una evidente continuidad en el número y carácter de los envíos. Por tanto, si bien de modo provisional, cabría pensar que la red de caminos era igual de mala –o buena– desde una ubicación de la corte en Toledo o en Madrid. De hecho, a pesar de que por Toledo salían o pasaban un mayor número de vías principales, el número de envíos y sus costes fue muy superior durante la segunda mitad de año. Esto se produjo, en especial, por el impacto de la correspondencia con Arévalo, donde moraban las infantas, recogiendo el interés sobre el futuro emplazamiento del príncipe Felipe y sus hermanas. Asimismo, en ambos casos, cabe destacar la comunicación directa entre Toledo-Madrid, junto a los sitios reales cercanos, señal de que ambos centros estaban bien conectados y que, por extensión, existía una comunicación estable y fluida entre los mismos.

El sistema de postas –encabezado por la familia Tassis, recordemos– facilitaba la relación directa entre diferentes ciudades europeas. Esto mismo también se refleja en los datos procedentes de la documentación conservada en el Archivo General de Simancas:

Tabla 4: Destino de correspondencia desde Toledo a ciudades europeas en 1539⁶⁵

Destino	Número de envíos	Importe total del correo (maravedíes)
Borgoña y Corte de Rey de Romanos	1	116.250
Borgoña, Augusta y Viena	1	131.250
Corte de Francia (París)	4	244.250
Corte de Francia, Besançon y Flandes	1	112.500
Corte de Francia, Besançon y Rey de Romanos	1	165.000
Corte de Francia y Flandes	2	201.250
Génova	1	43.125
Nápoles	1	57.750
Perpiñán	2	105.000
Portugal	4	48.275
Total	20	1.224.650

Tabla 5: Destino de correspondencia desde Madrid a ciudades europeas en 1539⁶⁶

Destino	Número de envíos	Importe total del correo (maravedíes)
Borgoña y Corte de Rey de Romanos	2	247.500
Corte de Francia (París)	3	262.500
Flandes	6	523.500
Génova, Roma y Nápoles	1	45.000
Portugal	3	68.625
Total	15	1.147.125

Como se puede observar, las remesas a ciudades no hispanas también eran habituales. Se despachaban valijas diplomáticas, cartas personales a los gobernadores o familiares del Emperador, documentación oficial, etc. Naturalmente era un servicio bastante más oneroso que en el caso de los portes a España. El precio se

65 Fuente: AGS, CMC, 1ª ép., leg. 1485. *Data de Raimundo de Tassis*.

66 Fuente: *ibid.*

calculaba en función de las distancias. A lo largo del año 1539 el importe de correspondencia remitida a otros países alcanzó la nada despreciable cuantía de 2.371.775 maravedíes frente a los 968.958 que se debieron abonar por los envíos en España. El coste medio de estos envíos podemos estimarlo en 67.765 maravedíes en el caso de la correspondencia internacional frente a unos 8.211 en el caso del correo remitido a localidades hispanas. El dinero dedicado al servicio de correo era bastante alto, lo que por sí mismo demuestra la importancia que le concedieron los Austrias como un elemento clave para asegurar el dominio en numerosos territorios europeos y no europeos, que además no eran contiguos entre sí. En 1528, por ejemplo, los Tassis recibieron 6,7 millones de maravedíes por sus servicios al frente del servicio de correo y este concepto, por añadir otro dato relevante, llegó a suponer más de 70 % de lo ingresado desde la receptoría de la provincia de León por el servicio de Cortes⁶⁷.

El impacto del sistema de comunicaciones también puede ser medido en términos sociales. Arriba señalábamos que este linaje formaba parte del conjunto de redes financieras que sirvieron al emperador. Como se podrá suponer, este hecho se complementaba con las relaciones entre los Tassis y sectores pertenecientes a las elites castellanas, lo cual tenía una incidencia local allí donde residiese la corte. Juan Ochoa de Salinas, contino, entabló un pleito contra Álvaro de Encinas, banquero de corte, por el pago de ciertas cuantías en las ferias de Medina del Campo. El intermediario que debía realizar el pago no era otro que Raimundo de Tassis⁶⁸. El 14 de julio

67 Juan Manuel CARRETERO ZAMORA, “El crédito exterior y la fiscalidad extraordinaria en la Castilla de Carlos V (1518-1532)”, in *Estados y mercados financieros en el Occidente cristiano (siglos XIII-XVI)*. XLI Semana de Estudios Medievales, Pamplona, Gobierno de Navarra, 2015, p. 509-533, p. 527.

68 “Juan Ochoa de Salinas, contino de casa de su magestad, me querello ante vuestra merced de Álvaro de Enzinas, cambio en esta corte, e contando el caso digo que ansy es que por el mes de abril deste año estando en la çibdad de Toledo yo inque [*sic*] con Bentura Beltrán, hijo del doçtor Beltrán del Consejo de las Indias, y el dicho Bentura Beltrán quiso que sonase [*sic*] al dicho Alvaro de Enzinas e fue concertado que se puyese en poder de Reymondo Tarxis e asy se asentó en el registro de mi mano como por el parecerá e syn esta condiçión el testimonio la dio synada al dicho Alvaro de Enzinas el qual la ha tenido e tiene en su poder que es a pagar en esta feria de mayo a los pagamentos della e como quiere que ansymismo la dicha obligación suena de dos mill ducados pero yo no [...] syno los mill e por eso en las espaldas della el mismo Alvaro de Enzinas puso de su mano por pagados mill ducados al dicho Bentura Beltrán la qual dicha obligación fue y es ninguna fingida e symulada e fecha en fraude de juego porque los dichos mill ducados me fueron ganados malamente a juego de naypes a primera e a la dobladilla. Por ende a vuestra merced pido que cerca de lo susodicho me aga cumplimiento de justiçia e faziéndolo mande al dicho Alvaro de Enzinas que luego so una pena ante vuestra merced exhiba la dicha obligación synada e mande dar mandamiento para que Cristóbal Aguilar, escribano en esta corte, exhiba el registro e de por ninguna la dicha obligación como lo

de 1539, los hermanos Raimundo y Juan Antonio de Tassis expidieron poder notarial desde Madrid a favor de Pablo Bernardino para que hiciera las veces de intermediario financiero, especialmente en las ferias o centros de negocio sobre los que se expedían letras de cambio⁶⁹.

Conclusión

El análisis de la red viaria y los sistemas de comunicaciones constituye un campo de enorme interés al objeto de medir la eficiencia de una monarquía con territorios muy distantes entre sí. De algún modo, formaría parte de una idea de la historia que no puede únicamente ser entendida desde un único punto (país o ciudad) sino desde la interrelación entre múltiples espacios, allí donde estuvieren establecidos. Se podrá imaginar que nos referimos, en concreto, a la Historia Global, donde el sujeto histórico es antes colectivo que singular⁷⁰.

En nuestro caso, el análisis se ha circunscrito a la red viaria y los sistemas de comunicaciones en época de Carlos V. Se ha dicho en no pocas ocasiones que la red de caminos seguía siendo pobre tanto en extensión como en calidad y conservación. Aunque es cierto que se produjo un aumento de la extensión de los caminos, los diferentes testimonios apuntan a que, efectivamente, el estado de las calzadas no era seguramente el más afortunado. De hecho, ni siquiera existía una idea oficial y unívoca sobre los caminos en España, conocidos fundamentalmente a partir de las guías de caminos que, precisamente, buscaban ofrecer pistas sobre qué rutas había de seguirse a la hora de llegar a una determinada ciudad o pueblo.

Este hecho, empero, no implica que no se hubieran producido novedades a lo largo del siglo XVI. Estas, en esencia, no procedieron de la mejora de los caminos sino a partir de elementos de carácter cultural –un mayor interés y conocimiento sobre la propia red viaria–, la instauración de un sistema oficial de correo a escala europea y, en relación con este punto, la inclusión de este mismo sistema en el entramado financiero y mercantil de la época, con capacidad

es por las razones susodichas e dé asy mismo a my por libre e quito de la dicha quantía de los dichos mill ducados ynterponiendo sobre ello perpetuo sylençio al dicho Aluaro de Enzinas e condenándole que agora ni en tiempo alguno no me los pueda pedir ni demandar [...]”. AHPNM, *Prot.* 34 (1538), fol. 319.

69 AHPNM, *Prot.* 71, ff. 55r-56v.

70 Hugo FAZIO VENGOA, “La historia global y su conveniencia para el estudio del pasado y del presente”, *Historia Crítica*, 2, 2009, p. 300-319.

para operar en diferentes puntos del mapa europeo. Este concurso, además, se realizó en consonancia con las estructuras de la monarquía, que recurrió en numerosas ocasiones y en distintos campos a la externalización de servicios y al concurso de agentes privados. El recurso a los Tassis se enmarcaba en esta misma línea, lo que a buen seguro ayudó a que fuese asumible y permitió mejorar su propia eficiencia en el seno de las redes financieras que jugaban un papel clave en numerosos aspectos de la monarquía, incluido el relativo a las comunicaciones.

Finalmente, el análisis de los sistemas de comunicación también es susceptible de ser entendido desde una dimensión geopolítica. La llegada o salida de correo desde un determinado emplazamiento revalorizaba el papel de esa misma ciudad, en la cual circulaban noticias o se realizaban las correspondientes gestiones para la implementación del servicio. En este sentido, ya desde tiempos de Carlos se puede detectar el impacto de la familia Tassis en la vida madrileña, ciudad que iba ganando peso a partir de las continuas llegadas de la corte y que progresivamente se estaba transformando en un núcleo de primer orden, en claro antecedente a lo que sucederá tras la definitiva configuración de la capitalidad.

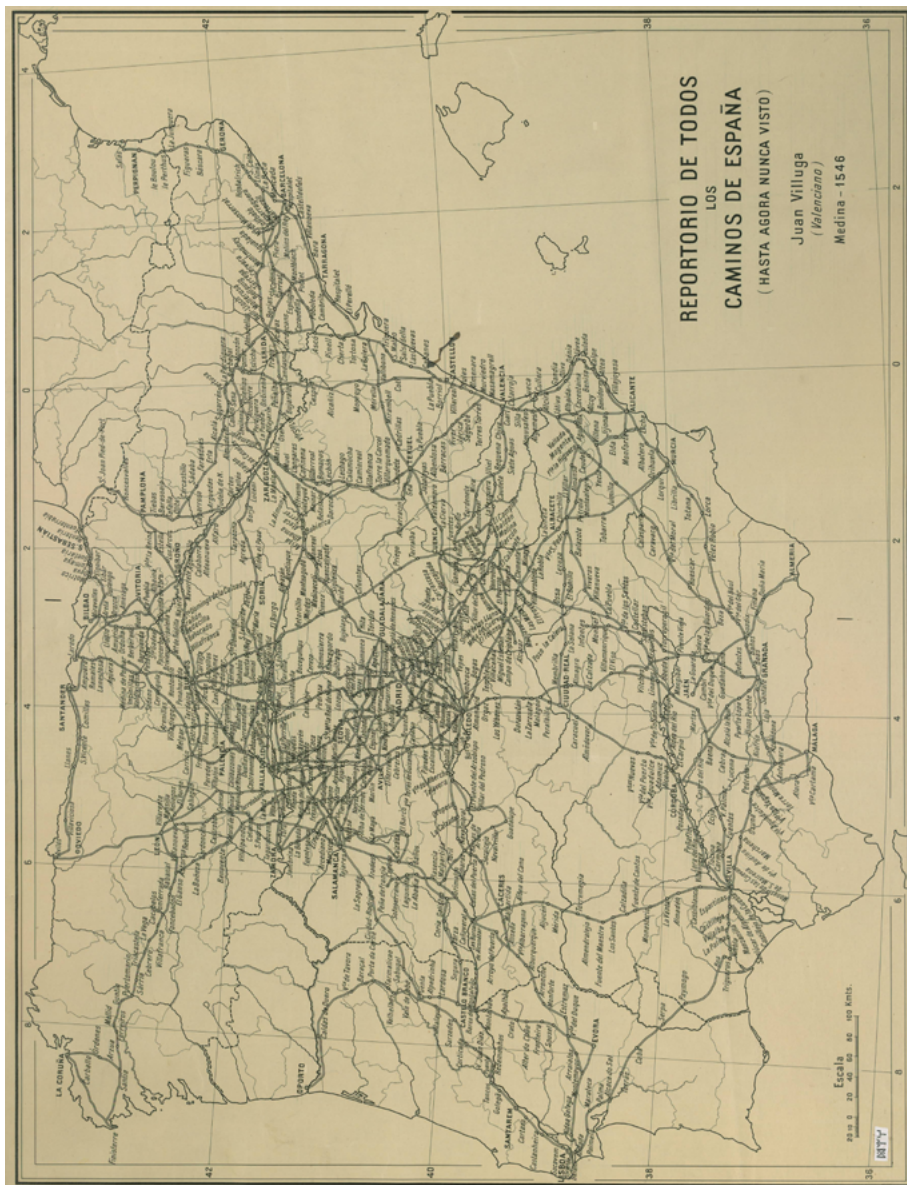


Fig. 1 : Juan de Villuga, *Reportorio de todos los caminos de España* [Répertoire de tous les chemins d'Espagne], 1546, Real Academia de la Historia.

Crédits iconographiques

Fig. I : Juan DE VILLUGA, *Reportorio de todos los caminos de España* [Répertoire de tous les chemins d'Espagne], 1546, Real Academia de la Historia, C-V n. 30, Biblioteca Virtual del Patrimonio bibliográfico.

Fig. II : Fribourg-en-Brigau, Maison historique des marchands, 1520-1532, façade sur la place de la cathédrale, CC BY-SA 3.0 (Allemagne) joergens.mi/Wikimedia.

Fig. III : Fribourg-en-Brigau, Maison historique des marchands, 1520-1532, statues de Maximilien I^{er} et Philippe le Beau, CC-BY 2.0 (généraliste) Markus Trienke/Wikimedia.

Fig. IV : Linz, Colonne de la Sainte-Trinité [*Dreifaltigkeitssäule*], église des Jésuites et maison Weissenwolff sur la place principale, © Meinrad v. Engelberg.

Fig. V : Martin ENGELBRECHT d'après Martin Friedrich WERNER, *Linz, Landhaus und Schloss* [Maison des États et château de Linz], vers 1732, Kupferstich von Martin Engelbrecht, Linzer Stadtmuseum Nordico (cité dans Alexander Wied et Justus Schmidt, *Die profanen Bau- und Kunstdenkmäler der Stadt Linz. I. Teil, die Altstadt*, Vienne, Schroll, 1977 (Österreichische Kunsttopographie, n° XLII), Abb. 371).

Fig. VI : Linz, églises des Jésuites, des Ursulines et des Carmélites (de gauche à droite), vues depuis la Landstraße, © Meinrad v. Engelberg.

Fig. VII : Prague, vue depuis la cathédrale Saint-Guy sur la place Hradčany ; au premier plan : la première cour du château, CC BY 4.0 (International) Poudou99/Wikimedia.

Fig. VIII : Abraham et Isaac GODIJN, *Fresque du château de Troja* (Prague), Mur ouest : temple de Janus et procession triomphale de Léopold I^{er} après la victoire sur les Ottomans, 1685, Alex Went, The Prague Vitruvius (<https://pragitecure.eu>).

Fig. IX : Prague, Pont Saint-Charles. Vue sur le quartier Hradčany depuis la vieille ville, CC BY 3.0 (non transposée) Qaalvin/Wikimedia.

Fig. x : Bordeaux, vue de la place de la Bourse depuis les berges de la Garonne, CC BY-SA 2.0 (France) Olivier Aumage/Wikimedia.

Fig. xi : Nikolaus PACASSI, *Plan für die Neugeſtaltung der Faſſade der Prager Burg* [Plan pour le réaménagement du château de Prague], 1771, Prager Burgarchiv, Sammlung Alter Pläne, Inv. Nr. 113/114 (cité dans Hellmut LORENZ et Anna MADER-KRATKY (dir.), *Die Wiener Hofburg 1705-1835: die kaiserliche Residenz vom Barock bis zum Klassizismus*, Vienne, Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 2016, Abb. 140).

Fig. xii : Andreas Groll (1812-1872), *Panorama Malé strany a Hradčan* [Panorama de Prague avec l'Hradčany], 1856, domaine public.

Fig. xiii : Carl Vasquez-Pinas von Löwenthal, *Wien, Innere Stadt* [Vienne, ville intérieure], vers 1830, domaine public.

Fig. xiv : Johann Bernhard Fischer von Erlach d'après Johann Adam Delsenbach, *Vüe d'une place de Vienne dite la Cour / Proſpect eines Wieneriſchen Platzes der Hoff genant*, gravure, 38 x 52 cm, 1740, domaine public.

Fig. xv : Giuseppe Elena (1801-1867), *Vedute della piazza della vetra a Milano* [Vue de la Piazza della Vetra à Milan], huile sur toile, 75 x 100 cm, 1833, Gallerie di Piazza Scala, CC BY-SA 3.0 (non transposée) Fondazione Cariplo/Wikimedia.

Fig. xvi : Olomouc, place principale, domaine public, Dominik Tefert/Wikimedia.

Fig. xvii : Olomouc, place inférieure avec la colonne mariale et la fontaine de Neptune, CC BY 3.0 (non transposée) JAn/Wikimedia.

Fig. xviii : Olomouc, place supérieure vue du ciel avec l'hôtel de ville et la colonne de la Sainte-Trinité, CC BY-SA 3.0 (non transposée) RadekS/Wikimedia.

Fig. xix : Camillo SITTE (1843-1903), *Plan der königl. Hauptſtadt Olmütz. Die Stadterweiterung nach dem Entwurfe des Architekten Camillo Sitte, k. k. Regierungsrath in Wien. Stadtbauamt 1895/ Verlag v. Ed. Hölzel/ Lith. und Druck v. O. Weigel in Wien* [Plan de la capitale royale d'Olomouc],

litographie en couleurs, corrections à l'aquarelle, 69 x 99 cm, 1895, Muzeum umění Olomouc, Inv. n° A7, CC BY-SA 3.0 (République tchèque) Muzeum umění Olomouc.

Fig. xx : *Arad Kulturpalota* [Palais de la Culture d'Arad], carte postale, vers 1921, Österreichische Nationalbibliothek, domaine public (http://data.onb.ac.at/AKON/AKo68_105).

Fig. XXI : *Brünn* [Brno], *Deutsches Haus mit Monument Kaiser Josef II.* [Maison allemande avec la statue de Joseph II], carte postale, avant 1907, Österreichische Nationalbibliothek, domaine public (http://data.onb.ac.at/AKON/AKo28_242).

Fig. XXII : Sarajevo, musée Zemaljski © Catherine Horel.

Les termes des licences *Creative commons* peuvent être consultés à l'adresse <https://creativecommons.org>