

Negocios de armas y medios de transporte en España a fines del siglo XV: las cuentas de Lope García de Mújica, agente al servicio de Isabel la Católica

Ernesto García Fernández

Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea

Resumen

La historia de las vías y medios de transporte en la Edad Media aún es deficientemente conocida. Las cuentas de Lope García de Mújica son una fuente documental interesante en ese sentido. La información estudiada permite analizar el valor económico de las armas adquiridas en Álava, Guipúzcoa y Vizcaya, los medios de transporte utilizados y el coste del desplazamiento de las mercancías hasta Andalucía, su destino final. Los efectos económicos del transporte y la repercusión social de los transportistas en el comercio suelen ser cuestiones de relevancia poco atendidas en los estudios medievales. Se trata de contribuir a conocer algo mejor estas cuestiones.

Palabras clave: Edad Media, negocios, transporte, Castilla.

Códigos JEL: N7, R4.

Abstract

The history of roads and means of transport in the Middle Ages is still poorly known. The Lope García de Mujica's accounts are an interesting documentary source in this regard. The analyzed information allows an assessment of the economic value of the weapons acquired in Álava, Guipúzcoa and Vizcaya, the means of transport used and the cost of moving goods to Andalusia, its final destination. The economic effects of transport and the social impact of shippers on trade are often unnoticed in medieval studies. This paper will contribute to better understand these issues.

Key words: Middle Ages, business, transportation, Castille.

JEL Codes: N7, R4.

Negocios de armas y medios de transporte en España a fines del siglo XV: las cuentas de Lope García de Mújica, agente al servicio de Isabel la Católica

[Fecha de recepción del original: 12-12-2014; versión definitiva 15-06-2015]

Ernesto García Fernández

Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea

1. Introducción¹

La historiografía especializada ha puesto de manifiesto que la economía medieval se vio lastrada por unos sistemas de transporte que, a pesar de la preocupación mantenida por mejorarlos, no pudieron conocer avances significativos debido al escaso desarrollo técnico y tecnológico que caracterizó a este periodo. En términos generales, se puede sostener que, mientras las comunicaciones de larga distancia se efectuaban a través de la navegación marítima², las comunicaciones locales y regionales encontraron en los caminos téreos y en la navegación fluvial sus sistemas preferentes. Aunque en medidas diferentes, todos estos sistemas fueron capaces, por un lado, de posibilitar la configuración de un comercio local y otro internacional, a través de los cuales se llevaban las mercancías de los centros de producción a los de consumo³; y, por otro, no fue una cuestión menor que por ellos circularan los viajeros (y con ellos sus ideas, sus creencias, sus formas de vivir y entender el mundo), los ejércitos, los trabajadores que se desplazaban a las zonas de trabajo, los clérigos, la Corte, los mercaderes, los campesinos⁴, los estudiantes, los peregrinos⁵, etc⁶.

¹ Se inscribe en el Proyecto de Investigación financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad, “Poder, sociedad y fiscalidad en el entorno geográfico de la Cornisa Cantábrica en el tránsito del Medioevo a la Modernidad”, HAR2011-27016-C02-01, con sede en la UPV/EHU. Forma parte del P. Coordinado HAR2011-27016-C02-00, con sede en la UPV/EHU junto con el P. de I. HAR2011-27016-C02-02 de la Universidad de Valladolid. Participa en la Red “Arca Comunitis”, en el Grupo Consolidado de Investigación “País Vasco y América. Vínculos y Relaciones Atlánticas” y en la UFI 11/02 de la UPV/EHU.

² Ortega (2003).

³ Sabatino López (1981), Pounds (1987) y Hodgett (1982).

⁴ Al comercio se dedicaron también artesanos o campesinos que obtenían de este modo más ingresos. Véase Diago (2005).

⁵ Damonte (1972), Delfiol (1975) y González Tascón (2005).

⁶ Como ha reflejado la bibliografía y la literatura europea, buenos ejemplos de lo dicho son los casos de viajeros de la talla de Benjamín de Tudela, Marco Polo, Jean de Mandeville, Ibn Battuta, Rui González de Clavijo o Pero de Tafur. Para ello, García Sánchez (2010). Entre los viajes comerciales más conocidos se encuentra el del veneciano Marco Polo –Drège (2000) y Castro Hernández (2013)–.

En la Península Ibérica, entre fines de la Edad Media y comienzos de la Edad Moderna⁷, la práctica imposibilidad de recurrir a la navegación fluvial hizo que la red de caminos fuese la única infraestructura disponible. Ésta fue ramificándose según la actividad comercial crecía y el medio de transporte más habitual para moverse por ella regularmente fue la mula o la acémila, que portaban las mercancías de unas zonas a otras y que eran mantenidas por los arrieros y los mulateros. Aunque en mucha menor medida, los caballos fueron otro medio de transporte igualmente utilizado para llevar productos comercializables. Como en Europa, las carretas de cuatro ruedas y los coches de dos requerían disponer de unos caminos con amplitud suficiente, con firme adecuado y con unos puentes bien equipados⁸ para circular por ellos. Hasta bien entrado el siglo XVIII no se impuso la carreta como el medio de transporte más eficaz, si bien se ha señalado que los Reyes Católicos la promovieron para trasladar armas desde el norte de Castilla hasta Andalucía en el marco de las llamadas guerras de reconquista contra los espacios controlados por los reyes granadinos⁹.

A decir verdad la historiografía medieval que ha abordado estas temáticas no ha analizado de forma detenida ni los recorridos, ni los medios de transporte, ni los costes logísticos. Y cuando lo ha hecho ha sido acudiendo a generalizaciones que no son suficientes. Es imprescindible concretar lo que realmente sucedió para entender los cambios producidos en los años sucesivos.

La disponibilidad de una fuente documental inédita, incorporada en el apéndice, contiene información suficiente para abordar este asunto con las garantías empíricas exigidas. En efecto, las cuentas de cargo y data del contino de los Reyes Católicos don Lope García de Mújica (en adelante, cuentas de cargo) hacen posible que este artículo pretenda, precisamente, comprender mejor cuáles eran los límites, las condiciones, los costes y los tiempos empleados por los comerciantes y transportistas que se desplazaban por las rutas terrestres desde el norte de España hasta Andalucía con los medios de transporte al uso en una época en la que los Reyes Católicos no habían ocupado Málaga, aún en poder de los musulmanes¹⁰.

Las cuentas de cargo dadas por el guipuzcoano Lope de Mújica¹¹ recogen, en concreto, los gastos ocasionados por el transporte de armas llevado a cabo desde septiembre de 1486 hasta marzo de 1487 entre la villa de Durango y la ciudad de Vitoria y la villa de Écija. Se encuentran custodiadas en el Archivo General de Simancas, sección Contaduría Mayor de Cuentas, porque se presentaron a los contadores mayores, responsables del control último del gasto de la hacienda regia. En estas cuentas tienen su punto de encuentro villas y ciudades de la Corona de Castilla, las actividades comerciales en ellas

⁷ Véase Uriol (1980) y (1985). Los estudios sobre itinerarios regios son una fuente de información interesante en este sentido. A modo de ejemplo, véase Veas Arteseros (2003). Una obra fundamental para el estudio de la caminería de la Península Ibérica es el manuscrito escrito en 1546 por Juan de Villuga.

⁸ Córdoba de la Llave (1995), pp. 98-100; Diago y Ladero (2009), pp. 369-371; y Contamine, Bompaire, Lebecq y Sarrazin (1993), p. 284.

⁹ Diago y Ladero (2009), p. 371; Ringrose (1987), pp. 69-70; y Madrazo (1984), p. 77.

¹⁰ Ladero (1987) y Gil y Toledo (2008).

¹¹ AGS. Contaduría Mayor de Cuentas, Primera época, legajo 97.

desarrolladas, la realidad política del momento, las motivaciones político-administrativas y fiscales de las mismas, las infraestructuras viarias y los medios de transporte utilizados.

En la documentación medieval son bastante numerosas las noticias alusivas a la compraventa de armas procedentes del actual País Vasco, como, asimismo, son abundantes las informaciones sobre el valor de las mercancías objeto de negocio entre unos y otros territorios. Sin embargo, suele ser menos frecuente que los documentos refieran los tipos de medios de transporte utilizados y más excepcional aún contar con datos que permitan conocer la repercusión económica del transporte en el coste final de los productos adquiridos. De ahí que me haya parecido relevante estudiar ambas cuestiones e incorporar el breve texto que contiene el detalle de la operación económica llevada a cabo por Lope García de Mújica. Aunque cabe señalar que también se examinarán la tipología, el volumen y el abastecimiento con armas de procedencia vasca de uno de los principales almacenes de artillería del Reino.

En suma, aunque tanto en España como en otros países europeos se conservan documentos similares¹², quizá ninguno de ellos contenga una información cuantitativa y cualitativamente como las cuentas de cargo. Gracias a ello y por tratarse de un caso concreto –el traslado de armamento desde el actual País Vasco hasta Andalucía–, se descubre una parte de la historia acaecida en un momento dado y se pone en evidencia, al tiempo, la importancia que tenía contar con unas buenos sistemas de comunicaciones –infraestructuras, medios y logística– capaces de llevar a buen término las decisiones políticas o financieras adoptadas por quienes impulsaron empresas de esta envergadura.

El artículo se compone de tres secciones. Dada la naturaleza política de la monarquía de los Reyes Católicos, se ha considerado imprescindible explicar en la primera de ellas cuáles fueron las distintas circunstancias que convergieron en la persona de Lope de Mújica para que se le encargase un fin político como fue la compra y el traslado de armas para la guerra que mantenía la Monarquía con los musulmanes granadinos¹³. En la segunda se analiza cómo se desarrolló el traslado y cuál fue su vertiente económica. Y, finalmente, una sección de conclusiones trata de compilar el significado histórico de este caso.

2. El encargo de abastecimiento de armas a Lope García de Mújica

Durante el reinado de los Reyes Católicos los sistemas de abastecimiento de la Corte y de financiación de la Corona fueron diversos. Desde un punto de vista fiscal y tributario la Administración central recurrió a financieros judíos, cristianos o conversos que consiguieran hacerse con las rentas regias en subastas públicas realizadas al efecto. Este sistema, sobre todo desde finales del siglo XV, convivió con el de encabezamientos de alcabalas, que comprometía a los concejos en la recaudación del impuesto ordinario más voluminoso de la época. Al final del proceso recaudatorio se encontraban los contadores mayores de la Hacienda regia que controlaban en última instancia la veracidad de los

¹² Demurger (1996).

¹³ Sobre la financiación de las guerras castellanas, véase Ladero (2007).

ingresos y gastos presentados en las Contadurías del reino. Los contadores mayores de cuentas también se ocupaban de supervisar las cuentas presentadas por los proveedores elegidos por la Administración para avituallarse de aquellas mercancías demandadas por las casas de los infantes, la Casa de los Reyes o los responsables de abastecer a los ejércitos castellanos. Antes del inicio de las campañas militares y de la organización de flotas con dicho fin o para trasladar a las infantas reales, como fue el caso del viaje de la archiduquesa Juana a Flandes, se designaba a aquellos hombres considerados capaces de cumplir con dichos cometidos. Numerosas misiones y funciones administrativas se realizaron por encargos del poder central a personas singulares (embajadores, tesoreros de los distritos fiscales, abastecedores de las tropas o de los ejércitos, etc.). En una época en que la burocracia estaba escasamente desarrollada fue bastante habitual servirse de comisionados o encomenderos de la Casa de los Reyes o de la Corte.

En 1486 el elegido para gestionar la compra y traslado del armamento del País Vasco a Andalucía fue Lope García de Mújica, “contino de la Casa” de Isabel la Católica¹⁴ y un caballero que había entrado al servicio de la monarquía por la confianza depositada en él desde la Administración regia. Los datos que se poseen sobre Lope de Mújica¹⁵ y su familia¹⁶ son escasos, aunque significativos, pues nos informan de sus actividades políticas, mercantiles, financieras y militares. Sin duda, este guipuzcoano, natural de la villa de Villafranca de Ordicia¹⁷, se insertaba a fines del siglo XV en el “cuerpo” de las elites políticas, sociales y económicas de la provincia¹⁸. Su familia sobresalía entre el reducido número de quienes dirigían los asuntos públicos de Guipúzcoa, desde donde dio, finalmente, el paso a la Corte castellana. Su padre, García Ibáñez de Mújica, fue escribano y alcalde del concejo de Villafranca de Ordicia. Lope tuvo cuatro hermanos: Martín, Miguel, García y Juan. Martín de Mújica fue contador de la Contaduría Mayor de Cuentas; Miguel sirvió al contador de los Reyes Católicos, Rodrigo Ulloa; Juan Martínez de Mújica fue “fiel” y bolsero del concejo de Villafranca; y García Ibáñez de Mújica fue miembro del Consejo Real de Castilla.

Los Mújica de Villafranca de Ordicia desempeñaron un papel destacado en la Corte de los reyes de Castilla entre fines del siglo XV y principios del XVI. La monarquía castellana, Enrique IV y, sobre todo, los Reyes Católicos, auparon y relanzaron a algunos de los dirigentes provinciales asentados en las villas guipuzcoanas. Entre ellos se encontraban los Mújica, lo que les permitió alcanzar cotas de poder importantes en la Administración regia o en las casas de los reyes o de los infantes. Entre los motivos de su

¹⁴ Montero Tejada (2001); Rodríguez López (2006); y Szászdi León-Borja (2000).

¹⁵ Serapio Mújica (1918) señala que Lope Mújica, contino de los Reyes Católicos, fue maestresala de la reina Juana y teniente de alcaide de Fuenterrabía en 1506, y que en 1505 estaba en Flandes.

¹⁶ Sus orígenes se hallan en Mújica (Busturia-Vizcaya), desde donde se extendieron a Villafranca de Ordicia, Idiazábal, Gudugarreta y Goiatz. Algunos genealogistas y heraldistas hacen proceder a estas familias de un descendiente de los Avendaño, pero hay autores que lo hacen descender del linaje Mújica-Butrón. Véase Estornés (2014).

¹⁷ Se sabe que estaba casado con “doña Juana” de Barrena. Véase Ayerbe y San Miguel (2013), nº 45.

¹⁸ En Álava, Guipúzcoa y Vizcaya parte de estas elites se dedicaban a actividades comerciales y financieras. Véase García Fernández (2012b).

designación por la Administración regia para hacer frente a la empresa que le encomendaron probablemente se encuentra su procedencia de una familia de la confianza de los reyes y su conocimiento de los entresijos de los negocios fiscales y financieros. De hecho, su padre y su hermano Miguel tuvieron negocios fiscales con el Condestable de Castilla, Pedro Fernández de Velasco, relacionados con la gestión de la recaudación de los diezmos de la mar, un impuesto que gravaba el tráfico comercial de carácter internacional. También fueron partícipes de rentas de la corona en las ferrerías guipuzcoanas. La Corte, como era habitual en estos casos, valoraba el conocimiento de los agentes fiscales y que contase con buenas referencias sobre ellos. A estas motivaciones hay que añadir otras dos. Su formación cultural y contable, pues sabía escribir –su padre fue escribano público– y se manejaba en asuntos de contabilidad. Y su origen guipuzcoano, lo que le podía facultar para conocer la situación económica de estas zonas nororientales de la Corona de Castilla. Precisamente, en Vizcaya, Guipúzcoa y Álava sobresalía la industria siderúrgica.

Ciertamente, La importancia de las minas de hierro guipuzcoanas y vizcaínas favoreció en el País Vasco, durante la segunda mitad del siglo XV, la consolidación de una producción de armas para satisfacer la demanda de la Corona en sus guerras con los reyes granadinos y de las tropas castellanas establecidas en Sicilia¹⁹. Igualmente, se vendieron en Lisboa y en Nápoles con el consentimiento de la Administración regia²⁰. Pedro de Medina dejó escrito en 1548 que en Vizcaya y Guipúzcoa podía haber unas 300 ferrerías con una producción media de mil quintales en cada una de ellas. Luis Miguel Díez de Salazar, cuya tesis doctoral se centró en el estudio de las ferrerías guipuzcoanas, ha dado crédito a dicho volumen productivo, si bien afirmó que a fines del siglo XV en Guipúzcoa pudo haber unas 110 ferrerías produciendo en conjunto unos 100.000 quintales, es decir, unos 7.380.000 kilogramos de hierro anuales, a razón de 73,8 kilogramos por quintal²¹.

Pese a todo, la mayor parte de la producción siderúrgica vasca vendida en los mercados castellanos, italianos, ingleses, aragoneses, catalanes, valencianos, etc., fue clavazón para la construcción y herraje para los animales, siendo menos significativa la venta de armamento. En las ferrerías y fraguas vizcaínas, guipuzcoanas y alavesas se realizaban con hierro todo tipo de manufacturas relacionadas con la labranza, el menaje doméstico y la cerrajería, pero ello no significa que haya que minimizar la producción de armas en el espacio vasco. Los Reyes Católicos la potenciaron con sus demandas como señala el siguiente ejemplo. El 16 de diciembre de 1483, tres años antes del período objeto de examen en este artículo, Isabel la Católica envió una carta a los corregidores, asistentes, alcaldes y otras justicias del condado y señorío de Vizcaya, de la provincia de Guipúzcoa, de la villa de Oñate y de la ciudad de Vitoria con Álava para que apremiaran a los mercaderes y a aquellas personas que hubieran comprado armas para revenderlas o llevarlas a otros reinos a que las entregaran al precio que valieren en el mercado a Diego

¹⁹ Toledo fue otro centro importante de producción de armas en el siglo XV. Sobre la manufactura de armas en Guipúzcoa, véase Carrión (1998), quien comenta que a fines del XV hubo una producción de armas de fuego mayor en Vizcaya que en Guipúzcoa.

²⁰ Los oficiales regios persiguieron el contrabando de armas vascas o su venta ilegal. Las milicias concejiles vascas y de las merindades de Burgos se nutrieron de armas vascas. Véase Díez de Salazar (1983), pp. 277-278.

²¹ Díez de Salazar (1983), pp. 270-273, y (1985).

de Soria, regidor de la ciudad de Burgos. A éste, Fernando el Católico había encomendado la compra de 15.000 lanzas de mano, 4.000 paveses, lombardas, cervatanas, tiros de pólvora y armas cargadas para proveer las fortalezas del Reino de Sicilia y la armada contra el turco. Tal era la urgencia y la necesidad de estas armas que la reina se dirigió también a los “maestros de faser hastas, é fierros de lanzas, é paveses, é lombardas, é çervatanas...” para que dieran prioridad en las herrerías y en los demás centros artesanales a dicha producción:

“...E otrosi fagáis que en las herrerías é otros lugares acostunbrados en esas dichas çiudades e villas, e lugares que se fassen armas, que se dejen todas otras cosas que en ellas se fassen é labran, é se fagan las dichas armas, é se den muy grande priesa en las faser, é que todas las que hobiere é se fisieren las den al dicho Diego de Soria, ó al que por él las hubiese de reçibir para que las lleve al dicho Rey mi Señor, pagando por ellas los preçios que entreis valen...”²².

Los Reyes Católicos demandan el armamento a las herrerías y a las numerosas fraguas existentes en Guipúzcoa y Vizcaya, sobre todo porque allí se concentraban los centros productivos de armas elaboradas con hierro o acero más desarrollados y con mayor capacidad productiva del Reino.

3. El camino, los costes del armamento acarreado y los medios de transporte utilizados

La monarquía castellana otorgó mercedes en dinero en forma de juro de heredad, vitalicios o “cartas vizcaínas” a sus vasallos regios guipuzcoanos y vizcaínos a cambio de una contraprestación militar con hombres de armas fijada en un número determinado de lanzas y ballesteros mareantes²³. El encargo que los Reyes Católicos hicieron en 1486 a Lope García de Mújica no estuvo entroncado con un servicio de armas específico. En esta ocasión, Pedro González de Frómista, tesorero de la Bula de Cruzada en el Condado de Vizcaya, entregó a Lope de Mújica una suma de 400.000 maravedíes con la finalidad de que comprara armas ofensivas y defensivas. A tal efecto los Reyes Católicos emitieron a su favor una carta de libramiento fechada el 7 de septiembre de 1486. Este armamento habría de ser utilizado en la guerra que los reyes castellanos mantenían con los moros granadinos.

Las bulas de la Cruzada nacieron para financiar las guerras que los reyes castellanos mantenían con los diversos poderes musulmanes establecidos en la Península Ibérica. En efecto, los papas consintieron la emisión de una serie de cartas, denominadas “bulas de la Santa Cruzada”, que, compradas por los fieles cristianos, cumplían un doble cometido: de un lado, quienes adquirían estas cartas lograban indulgencias de carácter eclesiástico-religioso; de otro, el dinero obtenido con su venta debía ser destinado a sostener las guerras de los cristianos con los musulmanes de Granada y con los turcos²⁴.

²² González (1829-1833), vol 1, nº XXI (AGS. RGS. Diciembre, 1483).

²³ Véase García Fernández (2012a) y (2013).

²⁴ Goñi (1958).

Tabla 1. Costes de la compra y preparación de las saetas, hachas y pavese adquiridos por Lope de Mújica en las localidades de Durango, Arteaga, Bilbao, Villafranca de Ordicia y Vitoria

	Saetas adquiridas en la Villa de Durango		Hachas adquiridas en Durango, Arteaga, Bilbao y Villafranca de Ordicia		Pavese adquiridos en Vitoria	
	Unidades	Coste Total	Unidades	Coste Total	Unidades	Coste Total
Unidades	156.084	130.070	320	20.480	600	28.500
Unidades						47,5
Cajas para portarlas	94	3.102	271	17.083		
Preparación de las cajas	94	376	20	320		
Sogas de esparto para las cajas	188	470	20	80	86	3.182
Salario de los 2 hombres que liaron las cajas		77,5		100	172	430
Total		134.095,5		38.063		32.212

Fuente: Elaboración propia a partir de Cuentas de cargo y data del contino de los Reyes Católicos don Lope García de Mújica.

Lope de Mújica empleó 305.691,5 maravedíes, es decir, poco más de las tres cuartas partes de los 400.000 maravedíes recibidos, en la compra de saetas, paveses, hachas²⁵ y en su traslado desde los mercados de la villa de Durango y de la ciudad de Vitoria hasta la villa de Écija. El minucioso detalle de los descargos recogido en la data permite al historiador conocer la procedencia geográfica de este armamento. En la villa de Durango se compraron armas que provenían de las villas vizcaínas de Tabira de Durango y de Bilbao, de la ciudad alavesa de Vitoria, así como de las villas guipuzcoanas de Villafranca de Ordicia, de donde Lope de Mújica era vecino, y de Segura. Se trata en el caso de Durango, Vitoria, Villafranca y Segura de núcleos urbanos que disponían de talleres artesanales donde se elaboraban este tipo de armas y los aparejos complementarios requeridos para su embalaje. En el caso de Bilbao, pudiera tratarse de productos llegados de otras localidades del entorno al atractivo y floreciente mercado de la villa²⁶.

Ahora bien, Lope de Mújica no compró directamente las saetas a los maestros armeros de Durango al valor habitual del mercado local, sino que negoció previamente los precios con algunos de ellos. De este modo consiguió reducir el coste de la compraventa. Sin embargo, esta rebaja de los precios, fruto de la negociación llevada a cabo con los maestros de saetas, según su propia opinión, no le salió gratis, pues se comprometió a pagarles a cambio 3.000 maravedíes. Lope de Mújica, con esta actitud negociadora, aparece presentado como un hombre que velaba por los intereses económicos de la Hacienda regia:

“Dize que pagó más a tres maestros saeteros, de más e allende de las saetas que ellos fisieron, tres mill maravedies que toviesen manera con los otros maestros de las dichas saetas que le fiziesen cada docena a preçio de los dichos dies maravedies porque en otra manera non se pudiera faser tan barato”²⁷.

El transporte para desplazar las armas adquiridas por Lope de Mújica desde las distintas localidades vascas hasta la ciudad de Burgos se realizó en recuas de acémilas. Sin embargo, es conocido que las carretas circulaban en el “camino de la Concha”, en La Puebla de Arganzón, que se dirigía hacia Burgos. Este camino carretil que se anegaba a causa del desbordamiento del río Zadorra fue reformado a partir del año 1491. Estas circunstancias favorecieron el empleo de acémilas en este tramo. Los arrieros, aprovechando la coyuntura, elevaron los costes del transporte²⁸. Los mulateros para fines del siglo XV ya estaban organizados en cofradías o en corporaciones. Sobresalen en el entorno del País Vasco la cofradía de Nuestra Señora de Legarda y Mendiguren en Álava²⁹, “la universidad de mulateros y viandantes de la Merindad de las Montañas y Merindades de Castilla la Vieja y peñas adentro y de las provincias de Burgos e de las otras partes y lugares según andan en universidad”³⁰ y los arrieros de Yanguas que

²⁵ Véanse sobre el armamento medieval Sánchez y Ocaña (2009) y Soler del Campo (1986).

²⁶ Véanse Martínez Martínez (2005), Arizaga Bolumburu (2003) y García Fernández (2006).

²⁷ AGS. Contaduría Mayor de Cuentas, Primera época, legajo 97.

²⁸ AGS. RGS. 1491, 285.

²⁹ A fines de la Edad Media nació en Álava una cofradía de mulateros que controló el transporte hacia las provincias costeras de Guipúzcoa y Vizcaya. Véase De la Hoz (1991). Uno de los recorridos habituales de sus miembros fue el camino que se dirigía a Durango.

³⁰ AGS. RGS. 1500, 322.

llegaban hasta el mercado de Vitoria³¹. En total fueron cien las mulas o machos de carga utilizados para portar los pertrechos militares entre Vitoria y Burgos, lo que da una idea del tráfico de mercancías que se generó en este camino solamente con motivo de estas demandas armamentísticas. A ello hay que añadir el volumen comercial que atravesaba regularmente este espacio con destino a los puertos costeros vascos y cántabros, de donde salía sobre todo hacia Inglaterra, Francia, Bélgica, Holanda, Italia, Portugal, Aragón y Castilla.

A partir de Burgos, sin embargo, el trayecto seguido por el cargamento de armas se hacía en carretas, medio de transporte tradicional de la época en las principales vías de comunicación³². Para garantizar el porte, los carreteros iban acompañados de maestros carreteros, es decir, de especialistas en la reparación de las carretas que se pudieran estropear por los embates de unas infraestructuras viarias deficientes para este tipo de traslados o a causa de una orografía poco apta para un medio de transporte de estas características. Los recorridos de los transportistas en el País Vasco fueron los siguientes: desde Bilbao y Arteaga se dirigieron a Durango; desde Villafranca de Ordicia, a Durango; y desde Durango, a Vitoria³³. Es decir, los dos nudos principales de comunicación utilizados fueron Durango, en un primer momento, y Vitoria, a continuación.

Fuera de Álava, Guipúzcoa y Vizcaya, el camino iniciado en Vitoria atravesaba las poblaciones de Burgos, Valladolid, Brunete, Membrilla, Linares –donde había una venta y el santuario de Santa María de Linares³⁴–, Córdoba y Écija, el destino final del recorrido (véase apéndice cartográfico). Este itinerario, uno de los caminos descritos en 1546 por Juan de Villuga, soslayaba el paso por Madrid³⁵. En Burgos se contrataron 29 carretas para transportar el cargamento hasta Valladolid y en esta última ciudad otras 31 carretas que lo desplazaron hasta Brunete. En Brunete el número de carretas contratado fue de 34 y en Membrilla de 33. De esta manera cada cierto tiempo se renovaban los animales de tiro y los medios de transporte con los propósitos de aligerar la marcha y de contar con medios de transporte en buenas condiciones. Es previsible que las nuevas carretas contratadas estuvieran en mejores condiciones que las que habían traído el cargamento hasta cada uno de los puntos de descanso señalados. Pero no siempre las nuevas contrataciones trajeron ventajas. De hecho, se señala que el número de carretas contratadas en Brunete fue mayor porque su capacidad de carga era menor, y se especifica que las mulas fueron de peor calidad que las de los recorridos anteriores:

³¹ Diago (2005).

³² Véase Córdoba de la Llave (1995), p. 100. Habitualmente las carretas que discurrían por los caminos cordobeses eran conducidas por bueyes, animal que también se utilizó al norte de Castilla. Los Reyes Católicos quisieron dar un impulso a la carretería creando en 1497 la Real Cabaña de Carreteros. Véanse Álvarez (2008), p. 137, y Fernández Conde (2004), p. 181.

³³ A fines del siglo XV hubo una preocupación por la mejora de los caminos alaveses, vizcainos y guipuzcoanos por parte de las autoridades locales –los concejos–, provinciales –las Juntas Generales– y la Administración regia. Véanse González Mínguez y De la Hoz Diez de Alda (1991); y Barrena Osoro y Martín Paredes (1991). Córdoba de la Llave (1995), pp. 88-89.

³⁴ Córdoba de la Llave (1995), pp. 88-89.

³⁵ Villuga (1546, edición de 1902).

“porque fue cargo el dicho almasén en mas carretas porque las carretas y las mulas heran mas flacas que non las primeras e non pudieron traer mas carga segund parece por testimonio”³⁶.

Aproximadamente, cada carreta llevaba unas tres cargas de peso (unos 450 kilogramos) y se requerían al menos 3 acémilas para transportarlas. Portar tres cargas en una carreta costaba diariamente 70 maravedíes y 157,5 si se hacía en mulas. El coste del cargamento en carretas supuso una media diaria de 2.251 maravedíes y 5.250 en mulas. Está claro que fue mucho más caro llevar las armas en mulas que en carretas. Las armas pesaban alrededor de 15.000 kilogramos, pues se transportaron 100 cargas³⁷.

Otro tema importante es la duración de los distintos trayectos. Los mulateros emplearon 3,5 días en llegar a Burgos desde Vitoria. De Burgos a Valladolid los carreteros tardaron tres días. De Valladolid a Brunete, seis días. De Brunete a Membrilla, 4,5 días; y de Membrilla a Écija, diez días. Por cada carreta y día se pagaron setenta maravedíes. En total se emplearon 27 días para transportar el cargamento de armas desde Vitoria a Écija, poblaciones que distan en la actualidad por la ruta de Aranda de Duero unos 800 km³⁸; y si el viaje se hace por Valladolid, la longitud aumenta en 100 km³⁹. El transporte se comenzó a realizar a finales de febrero, pues la carta de recibo de las armas es de 26 de marzo de 1487.

Tomando en consideración los datos señalados por Juan de Villuga, las distancias entre ambas localidades fueron las siguientes: 23 leguas de Vitoria a Burgos; 22, de Burgos a Valladolid; 48, de Valladolid a Toledo⁴⁰; y 36, de Toledo a Linares. Hasta esta última población las leguas suman 129. A éstas habría que añadir las resultantes del desplazamiento de Linares a Córdoba y a Écija, sobre lo que no se dan referencias en la obra de Villuga. Los 56,8 km que hay entre Córdoba y Écija se corresponden con unas 10 leguas⁴¹. Por tanto, los transportistas recorrieron unas 139 leguas entre Vitoria y Écija, que suponen cerca de 800 km si se mide el trecho en la legua común o de Burgos. Hay que precisar que Juan de Villuga alude a la existencia de dos caminos entre Toledo y Andalucía, uno que se dirigía a Málaga y otro a Córdoba. Los carreteros tomaron la ruta que, a mediados del XVI, iba a Málaga –todavía musulmana durante las fechas en que se realizó el transporte– atravesando Linares, población no transitada si hubieran decidido viajar por la vía cordobesa, según el itinerario de Villuga. Tal vez esta elección se debió

³⁶ AGS. Contaduría Mayor de Cuentas, Primera época, legajo 97.

³⁷ Carrión (1996), pp. 65-68; y Madrazo (1984), vol. II, pp. 395-398.

³⁸ Hoy en día la distancia en ruta entre Vitoria y Burgos es de 118,2 km; de Burgos a Valladolid, 126,9 km; de Valladolid a Toledo, 256,5 km; de Toledo a Córdoba, 345,1 km; y de Córdoba a Écija, 56,8 km. En total, 903,5 km.

³⁹ No se sabe por qué el cargamento no se transportó en barco hasta Cádiz o Sevilla, y de allí a Écija. Quizá hubo temor a que cayera en manos de piratas relacionados con los gobernantes granadinos.

⁴⁰ De Toledo a Valladolid o viceversa había dos caminos: uno para carros, que pasaba por Brunete, con un recorrido de 48 leguas; y otro para caballos, que no pasaba por Brunete, de 39 leguas. Véase Villuga (1546, edición de 1902).

⁴¹ La legua equivale a distintas distancias: legua de Burgos o común (5.571,70 m), legua real (6.687,24 m), legua legal (4.179,525 m), legua mayor (6.352,885 m). Véase Madrazo (1984), pp. 224-225.

a que el firme y la anchura de la calzada era mejor para desplazarse con carretas, pues el trayecto era más largo. A continuación los carreteros tomaron el camino que de Linares iba a Andújar, Córdoba y Écija.

Tabla 2. costes del transporte de las armas desde Vitoria hasta Écija a fines del siglo XV

Mercancía y otro tipo de gastos	Trayecto	Duración del viaje	Coste por mercancía	Gasto en maravedíes
4 cargas de hachas	De Bilbao a Durango		40 mrs. la carga	160
6 cargas de hachas	De Villafranca de Ordicia a Vitoria		4 reales cada carga	744
51 cargas de saetas y hachas	De Durango a Vitoria		35 mrs. la carga	1.785
100 cargas de saetas, paveses y hachas	De Vitoria a Burgos	3,5 días	A 70 mrs., por cada par de acémilas por la ida y 35 por la vuelta	18.375
29 carretas de saetas, paveses y hachas	De Burgos a Valladolid en 29 carretas	3 días	A 70 mrs. por carreta y día	6.090
31 carretas de saetas, paveses y hachas	De Valladolid a Brunete en 31 carretas	6 días	A 70 mrs. por carreta y día	13.020
34 carretas de saetas, paveses y hachas	De Brunete a Membrilla por 34 carretas	4,5 días	A 70 mrs. por carreta y día	10.710
33 carretas de saetas, paveses y hachas	De Membrilla a Écija por 33 carretas	10 días	A 70 mrs. por carreta y día	23.100
Total en maravedíes				73.984

Con todo, llaman la atención igualmente algunos de los datos ofrecidos. De Vitoria a Burgos los transportistas ocuparon en el transporte medio día más que de Burgos a Valladolid, aun siendo menor la distancia, en lo que acaso pudo haber influido una climatología más adversa y también el medio de transporte: las mulas frente a las carretas. Más llamativo es que de Brunete a Membrilla tardaran 4,5 días y nada menos que 10 de Membrilla a Écija, pues la distancia no es tan grande como para que el desplazamiento se alargara tanto tiempo. Bien es cierto que en el último trayecto había que cruzar el “paso de Despeñaperros”, en Sierra Morena.

En esta época los caminos transitados por los mulateros y carreteros no gozaron de unas condiciones de viabilidad excelentes⁴². Había trayectos en la geografía castellana que exigían a los transportistas atravesar arroyos, riachuelos o ríos, a causa de la carencia de

⁴² A Molénat (1971); Alsina (1954); Sánchez (2005); Calderón (2005); Criado del Val (1996); y Diago y Ladero (2009).

puentes adecuados que permitieran salvar este tipo de inconvenientes e impedimentos al desarrollo de una más ágil y rápida comunicación terrestre⁴³. De hecho, se concreta en el documento transcrito que tardaron más tiempo en la travesía debido a que tuvieron dificultades para cruzar un río que se encontraba algo más allá de la población de Linares (Jaén) y porque estuvieron otro medio día en Córdoba para presentarse ante sus altezas que estaban allí presentes. De Membrilla a Écija⁴⁴:

“...tardaron en el dicho camino dies días contándoles medio que esto vieron en pasar un río que es mas alla de Linares e otro medio día que tardaron en Cordova por faser muestra delante de sus altezas...”⁴⁵.

El elevado gasto desembolsado en la compra de armas y en los aparejos para su desplazamiento en las mulas y carretas (134.095,5 maravedíes las saetas, 38.060 las hachas y 32.112 maravedíes los paveses), así como en el transporte terrestre (73.984 maravedíes), ponen de relieve la importancia que tuvo el dinero del fisco regio para las “empresas” armamentísticas alavesas, guipuzcoanas y vizcaínas, y para los arrieros, mulateros y carreteros vascos o castellanos. Los datos contables evidencian que el acarreo del cargamento desde las villas y ciudades vascas hasta Écija supuso un porcentaje significativo del conjunto de los gastos motivados por la operación económica realizada. Si las saetas, las hachas, los paveses y su respectivo embalaje costaron 204.267,5 maravedíes –es decir, el 66,82% del gasto total de la operación–, los medios de transporte utilizados alcanzaron nada menos que el 24,20%.

Por cuanto se refiere al primer rubro de los gastos cabe señalar que, obviamente, la guerra con los musulmanes granadinos significó para los artesanos vascos especializados en la producción de armas un incremento de la demanda de saetas, hachas y paveses, circunstancia que repercutió en sus economías domésticas. Este fenómeno, en consecuencia, afectó igualmente a la economía de los dueños de las numerosas ferrerías vascas⁴⁶ y de los ferrones que ocupaban a un número de personas en ningún caso pequeño, si se incluyen también los trabajos indirectos relacionados con dicha actividad productiva. La solicitud de armamento favoreció el incremento de este tipo de producción. Ahora bien, resulta difícil cuantificar las consecuencias económicas de las actividades bélicas emprendidas por los Reyes Católicos.

Si las elites urbanas y solariegas vascas se hicieron con unas rentas seguras mediante la obtención de mercedes regias en los monasterios de patronato laico, en los juro del pedido, en los juro de heredad o vitalicios de las alcabalas –Lope de Mújica obtuvo juro situados en Guipúzcoa–, en las “cartas vizcaínas” o en los derechos de las ferrerías⁴⁷, los artesanos relacionados con la producción de armas se lucraron de la venta de sus mercancías en los mercados locales con destino a los vasallos del rey –nobleza titulada,

⁴³ “En estas circunstancias caminantes o transportistas buscaban los vados de los ríos, aunque el trayecto a recorrer se alargara. Véanse Riera (2002-2003) y Ferreira (1988) y (1981)”.

⁴⁴ Se trata del río Guadalimar o del río Guadiel; ambos limitan los términos de Linares y son afluentes del Guadalquivir.

⁴⁵ AGS. Contaduría Mayor de Cuentas, Primera época, legajo 97.

⁴⁶ Véanse Díez de Salazar (1997), Dacosta (1997) y Urteaga (1996).

⁴⁷ García Fernández (2013).

parientes mayores, caballeros, escuderos, gentes de las ciudades, etc.– y a los agentes de la Administración regia que las requerían para abastecer a los ejércitos castellanos empeñados por motivos políticos, territoriales, económicos, ideológicos y religiosos en conquistar el Reino de Granada⁴⁸.

Lope de Mújica, como buen comprador, veló por la calidad de las armas fabricadas en Vitoria (paveses y hachas) que había decidido comprar. En este sentido designó a una persona para que examinara el proceso de elaboración de las mismas en los lugares de forja. A esta persona, que estuvo 110 días ocupado en dicha función, le pagó la suma de 3.410 maravedíes, a razón de un real por día. Una de las cuestiones que más preocupaba era el tipo de acero utilizado para fabricar las hachas:

“Dize que pago mas a un onbre que tuvo en Vitoria para que viese commo enerviavan e encoravan los paveses e via el azero que echavan a las hachas e trabajavan en todo lo que en ello fue menester cada día un real questovo en ello çiento e diez dias que monto tres mill i quatroçientos e dies maravedies”⁴⁹.

Tabla 3. Certificación de Juan de la Parra, mayordomo de artillería de sus Altezas, del armamento que le entregó Lope García de Mújica el 26 de marzo de 1487

ARMAS	CANTIDAD COMPRADA
Saetas	13.007 docenas en 94 cajas
Paveses	600 en 86 líos
Hachas	591 en 20 cajas

Por otra parte hay aspectos no menores que se descubren al estudiar y analizar las cuentas de cargo y data de Lope. Fabricar las armas requeridas por la Administración regia para los ejércitos castellanos era una labor de tiempo, tanto por cuestiones de producción, como por el propio transporte. Lógicamente no se podían adquirir y conseguir las armas de un día para otro, sino que se tardaba un mínimo número de días en hacerlas y luego en transportarlas. Por este motivo los mayordomos de artillería hacían previsiones de acumulación de armas con bastante anticipación a los futuros conflictos bélicos con vistas a disponer de suficiente munición en sus almacenes.

Lope transportó las armas hasta la villa de Écija donde las entregó al mayordomo de artillería Juan de la Parra, secretario de sus altezas. Juan otorgó a Lope una carta fechada el 26 de marzo de 1487. En ella el mayordomo certifica haber recibido un determinado número de cajas de saetas, de hachas y de paveses que le había depositado el contino de la Casa de la Reina Lope de Mújica. El texto, cuyos datos se desglosan en la Tabla 3, es el siguiente:

⁴⁸ Lanuza (1953).

⁴⁹ AGS. Contaduría Mayor de Cuentas, Primera época, legajo 97. La equivalencia de reales de plata a maravedíes varió de unos años a otros. Este año 1 real = 31 maravedíes. Véase Santiago (2005), pp. 409-433.

“Conozco yo Iohan de la Parra, mayordomo del artillería de sus altezas, que resçibi de vos Lope de Móxica treze mill e siete docenas de saetas en noventa e quatro caxas por ençima con sus verllotas e lías de esparto liados e seysçientos paveses en ochenta i seys líos cada lío con su manta de cada dos varas de marraga, la mitad de marraga ancha i la otra mitad de marraga angosta i con sus lías de esparto i quinientos e noventa i una hachas en veynte caxas por ençima berllotadas i con sus lías de esparto i veynte esteras de las dichas carretas en que venían las dichas saetas e se tomaron porque eran mucho nesçeçarias para llevar la xarçia del artillería al Real, i porque es verdad que lo resçebi lo sobre dicho firmé aquí mi nonbre. Fecho veynte i seys días del mes de março de ochenta e siete annos. Juan de la Parra (rúbrica)”⁵⁰.

No es casualidad que el mayordomo de la artillería estuviera en Écija. Se ha señalado que a fines del XV dicha localidad concentraba “el primer parque de artillería de la Corona Castellana, después de la guerra de Granada”⁵¹. Como se puede comprobar los datos globales incorporados en la Tabla 3 coinciden con los señalados de forma pormenorizada en la Tabla 1.

Tabla 4. Salarios de Lope García de Mújica y otros gastos

	Total en maravedíes
Salario de Lope (100 mrs. por 201 días)	20.100
Gastos en reparación de carretas	310
Compra de 20 esteras para llevar el almacén en Membrilla	620
Por iguales con maestros saeteros para com- prar más barato	3.000
Por el salario de un hombre que supervisó durante 110 días la elaboración de paveses y el acero que se echaba a las hachas en Vitoria.	3.410
Total en maravedíes	27.440

Por otra parte, Lope de Mújica por actuar como agente comercial de la monarquía castellana recibió un salario de 20.100 maravedíes, 100 maravedíes por día trabajado. En total fueron doscientos y un días los que se ocupó en esta operación, desde que le encomendaron dicho servicio hasta su finalización con la entrega de las armas en Écija el 26 de marzo de 1487⁵². Todavía más la reina Isabel la Católica condonó a Lope los 96.600 maravedíes que le restaban por justificar. En este sentido la reina emitió a su favor una carta fechada el 20 de febrero de 1489, cuyo traslado se incorpora en las cuentas,

⁵⁰ AGS. Contaduría Mayor de Cuentas, Primera época, legajo 97.

⁵¹ Véase Ladero Quesada (2003), p. 52.

⁵² La entrega de las armas se hizo en esta fecha, pero aún en 1490 los contadores mayores de cuentas examinaban los gastos realizados por Lope, práctica contable habitual en la Contaduría.

indicando a los contadores mayores del Reino que ella le había hecho merced de dicha cantidad por dos razones. La primera porque ya había pagado 69.600 por orden suya y la segunda porque le hacía merced de los 25.000 restantes: “yo le he fecho e le hago merçed dellos para ayuda de su costa”⁵³. El trabajo que desarrolló durante algo más de seis meses Lope de Mújica, como agente comercial de la corona, le supuso, al menos, el ingreso de 45.100 maravedíes, una cantidad nada desdeñable, el 14,75% del valor de las mercancías adquiridas por él, pero se han de valorar en el mismo otros servicios hechos por el agente a la corona. Si sólo se estima el salario propiamente percibido por el comisionista, el porcentaje se reduce al 9,84%, beneficio bastante habitual en la época en otros negocios mercantiles e industriales.

4. Conclusiones

En definitiva, las motivaciones de carácter político, las transferencias fiscales procedentes de dinero recaudado con las bulas de la Cruzada y el comercio de armas se aúnan en torno a la persona del contino de los Reyes Católicos, Lope de Mújica. Se trata de un miembro de la Casa de Isabel la Católica, “contyno de mi casa”, dice la reina, bien relacionado con la Contaduría de Hacienda, de quien era uno de sus agentes fiscales y buen conocedor de la producción armera vasca, al ser natural de Guipúzcoa, una de las localidades que participan en la venta de armas y pariente de personas implicadas en los negocios fiscales de la corona. Probablemente por estas causas fue elegido para llevar a cabo la operación de compraventa y traslado del armamento desde el espacio vasco hasta Andalucía.

Lope concentró la actividad comercial que le encomendaron en un cuadrilátero espacial que tuvo sus vértices en Bilbao, Villafranca de Ordicia, Segura y Vitoria, siendo su centro la villa de Durango, en cuyo mercado se hizo con numerosas armas. Si los reyes se dirigieron a Lope para que comprara saetas, paveses y hachas para los ejércitos castellanos se debió a la importancia de la “industria” ferrona y armamentística existente por aquellas fechas en Álava, Guipúzcoa, Vizcaya y su entorno. No en vano, Lope era natural de Villafranca de Ordicia (Guipúzcoa). Estas compras repercutieron económicamente en los artesanos que produjeron las armas y supusieron para estas comarcas la reversión de una parte considerable de los ingresos fiscales que la Corona había depositado en Lope a tal efecto. Los Reyes Católicos siguieron comprando en lo sucesivo parte del armamento para sus ejércitos en Álava, Guipúzcoa y Vizcaya, sin duda por su especialización productiva y por la calidad de las mismas. Pero las armas defensivas y ofensivas elaboradas en estos espacios también tuvieron otros destinatarios en las milicias de las Hermandades y en los caballeros solariegos.

⁵³ “La Reyna. Mis contadores mayores yo vos mando que los noventa i quatro mill e seys çientos maravedies que fesistes de alcançe a Lope de Moxica contyno de mi casa de las quatroçientas mill maravedies que por mi mandado le dio el reverendo yn Xripto padre obispo de Avila mi confesor e del mi consejo para conprar çierto almasén de saetas e paveses e hachas para la guerra de los moros le reçibays en cuenta todos los dichos noventa e quatro mill i seysçientos maravedies syn le demandar cuenta nin razon alguna dellos por quanto los sesenta e nueve mill i seysçientos maravedies a dado e distribuydo en mi serviçio en çiertas cosas que yo le mande e los otros veynte e çinco mill maravedies restantes yo le he fecho e le hago merçed dellos para ayuda de su costa e non fagades ende al fecha a veynte dias de febrero de ochenta i nueve annos yo la reyna por mandado de la Reyna Ferrando de Çafra”. AGS. Contaduría Mayor de Cuentas, Primera época, legajo 97.

Por otra parte es significativo destacar que más allá del precio específico de las armas adquiridas por la Administración regia, cobran un valor especial los gastos generados por la conducción de las mismas en acémilas y carretas desde Álava, Guipúzcoa y Vizcaya hasta Andalucía, por las negociaciones para su adquisición y por la propia misión realizada por el agente comercial de la Corona. Este tipo de gastos suelen pasar relativamente desapercibidos en las investigaciones históricas centradas en el estudio del comercio, sin duda debido a la precaria calidad de las fuentes documentales. Las repercusiones económicas y sociales del transporte son cuestiones no menores que conviene tener en cuenta, si se quiere comprender mejor la realidad histórica acaecida. Su estudio ha sido uno de los objetivos principales del artículo. Desde luego el viaje afectó al coste final del producto y el transportista cumplió una función social clave en el ámbito del comercio local, regional e internacional. De igual manera es de importancia señalar que el medio de transporte utilizado está relacionado con las características de las vías de comunicación en el momento en que se practicaba el viaje y con el precio cobrado por uno u otro medio.

Para finalizar quiero enumerar nueve cuestiones que se derivan del estudio realizado. La primera que el cargamento llevado por 100 acémilas entre Burgos y Vitoria se colocó a partir de ahí, dependiendo de los trayectos, en 29, 31, 34 o 33 carretas. La segunda que el transporte en acémilas tuvo unos costes medios notablemente más elevados que el transporte en carretas. La tercera que en una carreta se llevaba en líneas generales el cargamento de tres acémilas. La cuarta que el peso de toda la carga movida entre Vitoria y Écija ascendió a unas 15 toneladas. La quinta que las armas adquiridas fueron saetas (156.084), hachas (591) y paveses (600), que supusieron respectivamente el 51,05%, el 12,45% y el 10,50% del coste de la operación. La sexta que el destino de las mercancías no fue un asunto irrelevante: su utilización en la guerra de desgaste, acoso, control de las fronteras y apropiación de territorios hasta esos años pertenecientes al Reino de Granada⁵⁴. La séptima que los ingresos obtenidos por el agente fiscal en esta operación económica no han de ser medidos en el exclusivo ámbito del transporte y del negocio armamentístico, pues se consideraron otros servicios ofrecidos a la reina Isabel de Castilla. El encomendero Lope de Mújica recibió propiamente una comisión cercana al 10%. La octava que la medida del tiempo en la Edad Media era muy distinta de la actual. Hoy en día el desplazamiento de Vitoria a Écija en coche se puede hacer aproximadamente en 8,30 horas, mientras que en la Edad Media los arrieros y carreteros tardaron 27 días. Por ello, los poderes centrales debían tener en cuenta el tiempo que suponían los desplazamientos de los viajeros o mercancías a la hora de la toma de decisiones políticas o militares. Y la novena que el coste del transporte ascendió a un elevado porcentaje del valor total de la operación llevada a cabo (el 24,20%).

⁵⁴ Estas armas ofensivas o defensivas habían sido transportadas para finales de marzo de 1487. Los castellanos tomaron en abril Vélez Málaga y en mayo la ciudad de Málaga fue asediada, siendo conquistada en agosto de 1487. No hay que descartar que el armamento transportado se utilizara en el asedio y conquista de la ciudad de Málaga.

APÉNDICE DOCUMENTAL. Cuentas de cargo y data del contino de los Reyes Católicos don Lope García de Mújica. Archivo General de Simancas. Contaduría Mayor de Cuentas 1ª época, legajo 97.

Cargo e data Lope de Móxica, contino del Rey e de la Reyna, nuestros sennores. Del almazén que se compró i saetas e paveses. Anno de I U CCCC° LXXX° VII [1487]. Cargo.

Fase cargo sobre sy el dicho Lope de Móxica de quatroçientas mill maravedís que recibió de Pero Gonçales de Fromesta, tesorero de la crusada, del Condado de Vizcaya por libramiento de sus altesas en el obispado Dávila a siete de setiembre de ochenta i seys annos para que comprase dellos çierto almazén e saetas e paveses e hachas, los quales el dicho Lope de Móxica da en cuenta que los gastó en la manera siguiente:	CCCC° U [400.000]	
Data		
Mostró testimonio i carta de pago de Juan de la Parra e juramento que costaron la dicha contía	Que compró el dicho Lope de Móxica en la villa de Tavira de Durango y en su comarca de çiertos maestros saeteros trese mill e siete docenas de saetas de almacenes que costaron cada docena a diez maravedíes, que montaron çiento e treynta mill e setenta maravedíes, segund lo mostró por testimonio sinado de commo lo ygaló e pagó a los dichos maestros, lo qual entregó a Juan de la Parra, secretario de sus altesas, lo qual le dio en XCIII° cajas por ençima con sus berllotas e lías desparto	CXXX U LXX° [130.070]
	Que compró más en la dicha villa de Durango de un carpentero noventa i quatro caxas en que truxo las dichas saetas, que costaron cada caxa a treynta e tres maravedíes, que montaron tres mill e çiento i dos maravedíes e segund paresçe por testimonio	III U C II [3.102]
	Que costaron más de bellortar las dichas noventa i quatro caxas cada una quatro maravedíes, que montaron tresientos i setenta i seys maravedíes, segund paresçe por testimonio	CCC LXX VI [376]
	Costaron más las sogas desparto para liar las dichas noventa e quatro caxas que se compraron en la çibdad de Vitoria para cada caxa dos sogas, a çinco maravedíes que monta todo quatroçientos i setenta maravedís, segund paresçe por testimonio	CCCC° LXX [470]
	Pagó más a dos hombres que liarón las dichas caxas dos reales e medio, que son setenta i siete e medio, segund paresçe por testimonio	LXX VII m° [77,5] C XXX III° U XC V m° [134.095,5]
Testimonio e carta de pago de Juan de la Parra	Más compró en la dicha villa de Durango tresientas e veynte hachas de çiertos maestros vesinos de las villas de Bilbao e Artiaga e Durango, que costaron cada hacha a sesenta e quatro maravedíes en las quales montaron veynte mill i quatroçientos e ochenta maravedíes, segund paresçe por testimonio	XX U CCCC° LXXX° [20.480]

Mostró testimonio e carta de pago de Juan de la Parra	Más compró en la dicha villa de Durango de ciertos maestros, vesinos de la villa de Segura, dosientas i setenta e una hachas que costaron cada hacha a sesenta e tres maravedies, que montan en ellas dies e syete (falta el mil) e setenta e tres maravedies, segund pareçe por testimonio	XVII U LXX III [17.073]
Yden testimonio	Más compró en la dicha villa de Durango veynte caxas en que vinieron todas las dichas quinientas e noventa e una hachas, que costaron cada una a diez i seys maravedies que montan tresientos i veynte maravedis, segund paresçe por testimonio	CCC XX [320]
Yden	Más costaron avellortar las dichas veynte caxas en la dicha villa de Durango cada caxa quatro maravedies, que monta ochenta maravedies, segund pareçe por testimonio	L XXXº [80]
Yden	Más costaron liar las dichas veynte caxas en la dicha çibdad de Bitoria cada caxa dos lias, que costaron çinco maravedies, que monta çient maravedies, segund paresçe por testimonio	C [100]
DC paveses Yden i testimonio	Más compró en la dicha çibdad de Vitoria de ciertos pavesteros seysçientos paveses, que costó cada pavés treynta i ocho maravedies i medio, e costaron dos barras para cada pavés nueve maravedies, asy que costó cada pavés con sus barras a quarenta e siete maravedies e medio, que monta en todos veynte e ocho mill e quinientos maravedies, segund paresçe por testimonio	XX VIIIº U D [28.500]
Yden i carta i pago	Más compró en la dicha çibdad de Bitoria para cubrir los dichos seysçientos paveses de xerga de çiertas personas en esta manera, porque todos los dichos paveses vinieron en ochenta e seys lios y los medios de los dichos paveses son anchos e ovieron menos por los tales xerga ancha, asy que para la mitad que son quarenta i tres lios se compraron ochenta e seys varas de xerga de la dicha ancha, para cada lio dos varas, e costaron cada vara a veynte e dos maravedies que montan mill i ochoçientos e noventa i dos maravedies e para los otros quarenta e tres lios de paveses más angosto se compraron para cada lio dos varas de xerga angosta, que costó cada vara a quinse maravedies que monta mill i dosientos e noventa maravedies, asy que monta en toda la sobre dicha xerga ancha e angosta tres mill i çiento i ochenta e dos maravedies, segund paresçe por testimonio	III U C LXXXº II [3.182]

Testimonio i pago de Juan de la Parra	Más compró para los dichos ochenta i seys lios para cada lio dos sogas desparto, que costaron a çinco maravedies que montan quatroçientos e treynta maravedies, segund paresçe por testimonio	CCCC° XXX° [430]
		LXX U C LX V [70.165]
Yden	Más costaron traer quatro cargas de las dichas hachas desde la dicha villa de Bilbao a la dicha villa de Durango çiento e sesenta maravedies, segund paresçe por testimonio	C LX [160]
Yden	Más costaron traer las otras seys cargas de hachas desde la villa de Villafranca a la dicha çibdad de Vitoria cada carga a quatro reales, que monta setecientos e quarenta i quatro maravedies, segund paresçe por testimonio	DCC XL IIII° [744]
Testimonio Yden (tachado)	Más costaron traer çinquenta i una cargas de saetas e hachas desde la dicha villa de Durango a la dicha çibdad de Vitoria cada carga a treynta e çinco maravedies, que vinieron en un día montó en ellas mill i setecientos e ochenta e çinco maravedies, segund paresçe por testimonio	I U DCC LXXX° V° [1.785]
Testimonio i pago	Más costaron las dichas saetas e paveses e hachas que vinieron en çient cargas desde la çibdad de Vitoria a la çibdad de Burgos, que vinieron en tres días e medio e fueron pagados por cada día cada par de acémilas a setenta maravedies y por la buelta la mitad, que son treynta e çinco maravedies por cada par de acémilas, que montó todo diez e ocho mill e tresientos e setenta e çinco maravedies, segund paresçe por testimonio	XVIII° U CCC LXX V [18.375]
Testimonio i pago	Más pagó a çiertos carreteros que vinieron desde la dicha çibdad de Burgos a la villa de Valladolid, que fueron veynte e nueve carretas en que vinieron las dichas hachas e paveses e saetas que fueron pagadas, por tres días que tardaron en el camino por cada día a cada carretada setenta maravedies, que monta en todo seys mill e noventa maravedies, segund paresçe por testimonio	VI U XC [6.090]
Testimonio i pago	Más pagó desde la villa de Valladolid fasta la villa de Brunete, que es en el reygno de Toledo, a treynta e una carretas que truxeron el dicho almasén e tardaron en venir seys días, que fueron pagados por cada día cada carretada a setenta maravedies, que montó todo trese mill i veynte maravedies, segund paresçe por testimonio	XIII U XX [13.020]
Testimonio i pago	Más gastó a los carreteros maestros que vinieron adoboando las carretas por el camino por pasar los puertos tresientos e dies maravedies, segund paresçe por testimonio	CCC X [310]

	Más pagó a treynta e quatro carretas que vinieron desde la villa de Brunete fasta la villa de Menbrilla en que vino el dicho almasén e vinieron en quatro días e medio desde la dicha villa de Brunete hasta la dicha villa de la Menbrilla, que fueron pagados cada carreta	XL U CCCC° LXXX° IIII° [40.484]
Testimonio i pago	Más pagó a otras treynta e tres carretas que vinieron desde la dicha villa de la Menbrilla hasta la çibdad Déçija en que vino el dicho almasén e tardaron en el dicho camino dies días, contándoles medio que estovieron en pasar un río que es más allá de Linares, e otro medio día que tardaron en Córdoba por faser muestra delante de sus altasas, asy que son los dichos diez días los que asy gastó a las dichas treynta e tres carretas a setenta maravedies por cada carretada cada día, que monta en todo veynte e tres mill i çient maravedies, segund pareçe por testimonio	XXIII U C [23.100]
Requirimiento de Herrando de Llerena criado del secretario Françisco de Madrid e a Juan de la Parra, a quien se entregaron	Más pagó a los dichos carreteros de la Menbrilla por veynte esteras de carretas que se les tomaron para levar el dicho almasén a tierra de moros, por cada estera un real, lo qual les pagó porque le requirieron Juan de la Parra e Hernando de Llerena de parte del secretario Françisco de Madrid, disiéndole que eran mucho menester aquellas esteras para llevar el dicho almasén e porque ellos le dixieron quanto heran menester las dichas esteras pagó a los dichos carreteros veynte reales por ellas, que montan seysçientos e veynte maravedies, segund pareçe por testimonio	DC XX [620]
	De lo que non mostra recabdos	
	Dize que pagó más a tres maestros saeteros, de más e allende de las saetas que ellos fizieron, tres mill maravedies que toviesen manera con los otros maestros de las dichas saetas que le fiziesen cada docena a preçio de los dichos dies maravedies, porque en otra manera non se pudiera faser tan barato	III U [3.000]
	Dize que pagó más a un onbre que tuvo en Vitoria para que viese commo enerviavan e encoravan los paveses e vía el azero que echavan a las hachas e trabajavan en todo lo que en ello fue menester, cada día un rreal, questovo en ello çiento e diez días, que montó tres mill i quatroçientos e dies maravedies	III U CCCC° X [3.410]

		LX U DCCCCe XL [60.940]
	Asy que montan los maravedies que da por descargo commo dicho es tresientas e çincom ^o mill e quinientos e ochenta e quatro maravedies e medio	CCC V U D LXXX ^o III ^o m ^o [305.584,5]
	Las quales dichas tresientas e çinco mill i quinientos e ochenta i quatro maravedies e medio, descontadas de las dichas quatroçientas mill maravedies de que asy se le fiso cargo, commo dicho es, fincaría que debe el dicho Lope de Móxica noventa e quatro mill e quatroçientos e quinse maravedies e medio	XC III ^o U CCCC ^o XV m ^o [94.415,5]
	Para esto muestra una çedula de la Reyna nuestra sennora escrita en papel fecha en esta guisa	
	La Reyna Mis contadores mayores yo vos mando que los noventa i quatro mill e seys çientos maravedies que fesistes de alcançe a Lope de Móxica, contyno de mi casa, de las quatroçientas mill maravedies que por mi mandado le dio el reverendo yn Xripto padre obispo de Ávila mi confesor e del mi consejo para comprar çierto almasén de saetas e paveses e hachas para la guerra de los moros le reçibays en cuenta todos los dichos noventa e quatro mill i seysçientos maravedies, syn le demandar cuenta nin razón alguna dellos, por quanto los sesenta e nueve mill i seysçientos maravedies a dado e distribuydo en mi servicio en çiertas cosas que yo le mandé e los otros veynte e çinco mill maravedies restantes yo le he fecho e le hago merçed dellos para ayuda de su costa. E non fagades ende al. Fecha a veynte días de febrero de ochenta i nueve annos. Yo la reyna. Por mandado de la Reyna Ferrando de Çafra.	
	Los recabdos que en esta cuenta hase mençion pasó Françisco Gonsales, Alvaro de Castillo i dexó el treslado en mi libro en XVI de otobre de noventa	

Bibliografía

- ALSINA DE LA TORRE, Engracia (1954): “Viajes y transportes en tiempo de los Reyes Católicos”, *Hispania*, XIV, pp. 365-410.
- ÁLVAREZ LLANO, Roberto Gerardo (2008): *Historia económica del País Vasco-navarro. Desde los orígenes hasta comienzos del siglo XXI*, Bilbao.
- ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz (2003): “El comercio marítimo de los puertos del País Vasco en el Golfo de Vizcaya a finales de la Edad Media”, *Transporte y comercio marítimos. Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (monográfico), San Sebastián, pp. 41-54.
- AYERBE IRÍBAR, María Rosa y SAN MIGUEL OSABA, Ana (2013): *Archivo Municipal de Ataun (1268-1519)*. Sociedad de Estudios Vascos, Donostia.
- BARRENA OSORO, Elena y MARTÍN PAREDES, José Antonio (1991): *Historia de las vías de comunicación en Gipuzkoa. I/Antigüedad y Medioevo*, San Sebastián.
- BAUTIER, Robert-Henri (1987): *La route française et son évolution au cours du Moyen Age*, Académie royale de Belgique, Bulletin de la classe des lettres et sciences morales et politiques.
- CABELLO, Claudio (1977): *Tamaran. Aproximación elemental a la Historia y geografía de Gran Canaria*. Las Palmas.
- CALDERÓN, Carlos (2005): “Caminos, puentes y transportes en Castilla medieval”, *Revista de Historia*, nº 10, pp. 195-198.
- CARRIÓN ARREGUI, Ignacio (1996): “Los antiguos pesos y medidas guipuzcoanos”, *Cuadernos de Historia. Geografía*, 24, pp. 59-79.
- CARRIÓN ARREGUI, Ignacio (1998): “Precios y manufacturas en Gipuzkoa en el siglo XVI. La fabricación de armas de fuego”, en DÍAZ DE DURANA, José Ramón (ed): *La lucha de bandos en el País Vasco*. Bilbao, pp. 493-521.
- CASQUETE DE PRADO SAGRERA, Nuria (1996): “Noticias sobre armas en castillos sevillanos (siglos XIV y XV)”, en *Estudios de Historia de Arqueología Medievales*, IX, pp. 11-32.
- CASTRO Y CASTRO, Manuel (1992): *De Teresa Enríquez, la loca del sacramento y Gutierre de Cárdenas*. Toledo.
- CASTRO HERNÁNDEZ, Pablo (2013): “Los viajes comerciales en la Edad Media: una aproximación a las construcciones culturales e imaginarias de la vida material a partir de la obra de Marco Polo (s. XIII)”, *Cuadernos de Historia Cultural. Revista de Estudios de Historia de la Cultura, Mentalidades, Económica y Social*, nº 2, pp. 61-85.
- CONTAMINE, Philippe, BOMPAIRE, Marc, LEBECQ, Stéphane y SARRAZIN, Jean-Luc (1993): *L'Économie Médiévale*. Armand Colin, Paris.

- CÓRDOBA DE LA LLAVE, Ricardo (1995): “Comunicaciones, transportes y albergues en el Reino de Córdoba en la Edad Media”, *Historia, Instituciones, Documentos*, 22, Sevilla, pp. 87-118.
- CRIADO DEL VAL, Manuel (edit.) (1996): *Caminería Hispánica: Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*. Caminería Histórica, vol 2. AACHE ediciones, Madrid.
- DACOSTA MARTÍNEZ, Arsenio Fernando (1997): *El hierro y los linajes de Vizcaya en el siglo XV: fuentes de renta y competencia económica*. en *Studia Historica. Historia Medieval*, nº 15, pp. 69-102.
- DAMONTE, M. (1972): “Da Firenze a Santiago di Compostela: itinerario di un anonimo pellegrino nell'anno 1477”, *Studi medievali*, 3a s., 13, pp. 1.050-1.067.
- DELFIOL, R. (1979): “Un altro "itinerario" tardo-quattrocentesco da Firenze a Santiago di Compostela”, *Archivio storico italiano*, 137, pp. 602-613.
- DE LA HOZ DÍAZ DE ALDA, María del Carmen (1991): “El enfrentamiento entre la cofradía de mulateros de Álava y Durango a fines del siglo XV”, en *Cuadernos de Sección. Historia y Geografía*, 18, San Sebastián, pp. 49-58.
- DEMURGER, Alain (1996): “Les déplacements professionnels des agents du roi (vers 1380- vers 1410)”, *Actes des Congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur publique. 26e congrès*, Aubazine, pp. 103-121.
- DIAGO HERNANDO, Máximo (2005): “Comerciantes campesinos en la Castilla bajomedieval y moderna: la actividad mercantil de los yangüeses entre los siglos XIV y XVII”. *Historia, Instituciones, Documentos*, 32, pp. 115-144.
- DIAGO HERNANDO, Máximo; LADERO QUESADA, Miguel Ángel (2009): “Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII”, en *La España Medieval*, vol. 32, pp. 347-382.
- DÍEZ DE SALAZAR, Luis Miguel (1983): *Ferrerías en Guipúzcoa (siglos XIV-XVI)*. Historia, vol. 1, Harnburu, San Sebastián.
- DÍEZ DE SALAZAR, L. M. (1985): “La industria del hierro en Guipúzcoa (siglos XIII-XIV). Aportación al estudio de la industria urbana”, *La Ciudad Hispánica durante los s. XIII al XVI*, Madrid, pp. 251-276.
- DÍEZ DE SALAZAR FERNÁNDEZ, Luis Miguel (1997): *Ferrerías guipuzcoanas: aspectos socio-económicos, laborales y fiscales (siglos XIV-XVI)*. Fundación social y cultural Kutxa, Donostia-San Sebastián.
- DRÈGE, Jean-Pierre (2000): *Marco Polo y la ruta de la seda*. Ediciones B., Barcelona.
- ESTORNÉS LASA, Bernardo (2014): *Entziklopedia Añamendi* (www.euskomedia.org), 02/01/14.
- FERNÁNDEZ CONDE, Francisco Javier (2004): *La España de los siglos XIII al XV. Transformaciones del feudalismo tardío*. Nerea, San Sebastián.

FERREIRA PRIEGUE, Eloísa (1981): “Circulación y red viaria en la Galicia medieval”, en *Les Communications dans la Peninsule Ibérique au Moyen Âge. Actes du colloque de Pau*, 28-29 mars 1980. Paris, éditions cu CNRS, pp. 65-71.

FERREIRA PRIEGUE, Eloísa (1988): *Los caminos medievales de Galicia*. Ourense.

FREDERICK EDWARDS, James (1987): *The transport system of medieval England and Wales -a geographical synthesis*. University of Salford Department of Geography. (Thesis).

GALDOS MONFORT, Ana (2008): *De Villafranca a Ordizia. Un camino pleno de historia*. Ayuntamiento de Ordizia.

GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto (2006): “Los vascos y el mar: su inserción en un espacio comercial europeo en el transcurso de la Baja Edad Media”, en *El abra: ¿Mare Nostrum?. Portugalete y el mar*. Actas de las IV Jornadas de Estudios Históricos “Noble Villa de Portugalete”, Portugalete, pp. 27-74.

GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto (2012a): “La tesorería de Diego Martínez de Maeztu en Álava y Guipúzcoa en época de Isabel la Católica”, en GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto y VÍTORES CASADO, Imanol (editores): *Tesorereros, “arrendadores” y financieros en los reinos hispánicos: la Corona de Castilla y el Reino de Navarra (siglos XIV-XVII)*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, pp. 161-194.

GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto (2012b): “Hombres y mujeres de negocios del país Vasco en la Baja Edad Media”, en BONACHÍA HERNANDO, Juan Antonio y CARVAJAL DE LA VEGA, David (edits.): *Los negocios del hombre. Comercio y rentas en Castilla (siglos XV y XVI)*, Valladolid, Castilla Ediciones, pp. 101-140.

GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto (2013): “Alcabalas y gasto público en Guipúzcoa y Álava a fines de la Edad Media”, en CARRETERO ZAMORA, Juan y GALÁN SÁNCHEZ, Ángel: *El alimento del estado y la salud de la rex publica: orígenes, estructura y desarrollo del gasto público en Europa*. Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, pp. 309-340.

GARCÍA SÁNCHEZ, Enrique (2010): “Libros de viaje en la Península Ibérica durante la Edad Media: Bibliografía”, *Lemir*, 14, pp. 353-402.

GIL SAN JUAN, Joaquín y TOLEDO NAVARRO, Juan José (2008): “La importancia de la artillería en la conquista de las poblaciones malageñas (1485-1488)”, *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, 30, pp. 311-331.

GONZÁLEZ, Tomás (1829-1833): *Colección de Cédulas, Cartas-Patentes, Provisiones, Reales órdenes y otros documentos concernientes a las Provincias Vascongadas, copiados de orden de S.M. de los registros, minutas y escrituras existentes en el Real Archivo de Simancas y en las Secretarías de Estado y del despacho y otras oficinas de la Corte*. Imprenta Real, 6 vols., Madrid.

GONZÁLEZ TASCÓN, Ignacio (2005): *Historia del transporte en España*. Ineco-Tifsa, Madrid.

- GONZÁLEZ MÍNGUEZ, César y DE LA HOZ DÍAZ DE ALDA, María del Carmen (1991): *La infraestructura viaria bajomedieval en Álava. Documentos para su estudio*. Universidad del País Vasco, Bilbao.
- GOÑI GAZTAMBIDE, José (1958): *Historia de la Bula de Cruzada en España*. Vitoria.
- GUERRA, Juan Carlos (1908-1912): “Esteban de Garibay y Zamalloa: Ilustraciones genealógicas de los linajes bascongados contenidos en las grandezas de España”, *Revista Internacional de Estudios Vascos*.
- HODGETT, Gerald (1982): *Historia social y económica de la Europa medieval*. Alianza, Madrid.
- JUSSERAND, J. J. (1884): *Les anglais au Moyen Âge. La vie Nomade et les routes d'Anglaterre au XIVe siècle*. Librairie Hachette, Paris.
- LADERO QUESADA, Miguel Ángel (1987): *Granada y la conquista del Reino de Granada*. Diputación Provincial de Granada, Granada.
- LADERO QUESADA, Miguel Ángel (2001): “La ‘Armada de Vizcaya’ (1492-1493): Nuevos datos documentales”, en *La España Medieval*, 24, pp. 365-394.
- LADERO QUESADA, Miguel Ángel (2003): *La armada de Flandes. Un episodio en la política naval de los Reyes Católicos (1496-1497)*. Real Academia de la Historia, Madrid.
- LADERO QUESADA, Miguel Ángel (2007): “La Financiación de la Guerra por la monarquía castellana 1252-1515”, en “La guerra y su financiación (Baja Edad Media y Edad Moderna)”, *Revista de Historia Militar*, año LI, pp. 13-38.
- LANUZA CANO, Francisco (1953): *El ejército en tiempos de los Reyes Católicos*. Madrid.
- LIVET, Georges (2003): *Histoire des routes et des transports en Europe – des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences*. Strasbourg, Presses Universitaires du Strasbourg.
- MADRAZO, Santos (1984): *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850*. 2 vols. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.
- Mapamundi del año 1375 de Cresques Abraham y Jafuda Cresoues, 1983, Barcelona, Ebrisa. S.A.
- MARTÍNEZ MARTÍNEZ, Sergio (2005): “Desarrollo urbano de Bilbao en la Edad Media”, en ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz; SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel: *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*. Nájera: Encuentros Internacionales del Medievo, Nájera 27-30 de marzo de 2004, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, pp. 115-146.
- MOLÉNAT, Jean Pierre (1971): *Chemins et ports du Nord de la Castille au temps du rois catholiques*. Mélanges de la Casa de Velázquez, VII, Madrid.

- MONTERO TEJADA, Rosa María (2001): “Los continos ‘hombres de armas’ de la Casa Real castellana (1495-1516): una aproximación de conjunto”, *Boletín de la Real Academia de la Historia*, nº 198, cuaderno 1, pp. 103-130.
- MÚGICA ZUFIRÍA, Serapio (1918): “Geografía de Guipúzcoa”, en CARRERAS CANDI, Francisco: *Geografía General del País Vasco-Navarro*. Barcelona, vol. 5.
- MÚGICA ZUFIRIA, Serapio (1918): *Geografía de Guipúzcoa. Villafranca de Oria*. San Sebastián, <http://www.ingeba.org/klasikoa/geografi/mug303/g987995.htm>.
- ORTEGA VILLOSLADA, Antonio (2003): “Viajes a Flandes e Inglaterra ¿Cabotaje o recta vía?”. *Espacio, Tiempo y Forma. Serie III. Historia Medieval*, 16, pp. 229-249.
- POUNDS, Norman (1987): *Historia Económica de la Europa Medieval*. Crítica, Barcelona.
- RENOUARD, Yves (1951): *Les voies de communications entre pays de la Méditerranée et pays de l'Atlantique au Moyen Âge*. Mélanges Halphen, Paris.
- RENOUARD, Yves (1962): “Routes, étapes et vitesses de marche de France à Rome au XIIIe et au XIVe siècle d'après les itinéraires d'Eudes Rigaud (1254) et de Barthélémy Bonis (1350)”, *dans Studi in onore diAminiore Fanfani*, vol. DI, Milano, pp. 405-421.
- RIERA MELIS, Antoni (2002-2003): “La red viaria de la Corona Catalanoaragonesa en la Baja Edad Media”, en *Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia*, nº 23-24, Barcelona, pp. 441-463.
- RINGROSE, David (1987): “Gobierno y carreteros en España, 1476-1700”, en Imperio y Península, *Ensayos sobre Historia Económica de España (Siglos XVI-XIX)*. Siglo XXI, Madrid.
- RODRÍGUEZ LÓPEZ, Inés (2006): *Los continos de la Casa Real durante el Reinado de los Reyes Católicos*. Universidad de Valladolid, Valladolid.
- RODRÍGUEZ LOZANO, José Antonio y MALPICA COELLO, Antonio (1982): “La alquería de Cázulas y la tierra de Almunecar a finales del siglo XV: (Notas y documentos para su estudio)”, en *Estudios de Historia y de Arqueología Medievales*, nº 2, pp. 71-92.
- SABATINO LÓPEZ, Robert (1981): *La revolución comercial en la Europa Medieval*. El Albir, Barcelona.
- SÁNCHEZ REY, Agustín (2005): “Los caminos y el transporte terrestre durante el reinado de Isabel la Católica en su quinto centenario”, en *Revista de Obras Públicas*, número 3452, febrero, pp. 41-52.
- SÁNCHEZ SAUS, Rafael y OCAÑA ERDOZAIN, Alberto (2009): “Armamento y fortificación (siglos XI-XV)”, en LADERO QUESADA, Miguel Ángel (coordinador): *Historia militar de España*, vol. 2, pp. 379-412.

- SANTIAGO FERNÁNDEZ, Javier de (2005): “Moneda y fiscalidad en Castilla durante el siglo XVI”, en GALENDE DÍAZ, J. C. Y SANTIAGO FERNÁNDEZ, J., de: *IV Jornadas Científicas sobre documentación de Castilla e Indias en el siglo XVI*. Universidad Complutense de Madrid, Madrid.
- SOLER DEL CAMPO, Álvaro (1986): *El armamento medieval hispano*. AZ ediciones, Colección Cuadernos de Investigación Medieval, Madrid.
- SZABÒ, Thomas (1996) “Routes de pèlerinages, routes commerciales et itinéraires en Italie centrale”, *Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public*. 26e congrès, Aubazine, pp. 131-143.
- SZÁSZDI LEÓN-BORJA, István (2000): “Los continos de don Cristóbal Colón”, en *Espacio, Tiempo y Forma. Historia Medieval*, t. 13, Madrid, pp. 397-420.
- URIOL SALCEDO, José Ignacio (1980): *Historia de los caminos de España. I. Hasta el siglo XIX. II. Siglos XIX y XX*. Madrid.
- URIOL SALCEDO, José Ignacio (1985): “Las calzadas romanas y los caminos en el siglo XVI”, *Revista de Obras Públicas*, pp. 553-563.
- URTEAGA, María Mercedes (1996): “Siderurgia medieval en Guipúzcoa: haizeolas, ferrerías masuqueras y ferrerías mazonas”, en VVAA. Jornadas sobre Minería y Tecnología en la Edad Media peninsular (1ª. 1995. León) *Actas de las I Jornadas sobre Minería y Tecnología en la Edad Media Peninsular*: León 26-29 de septiembre de 1995, León, pp. 543-554.
- VEAS ARTESEROS, Francisco de Asís (2003): *Itinerario de Enrique III*. Universidad de Murcia, Murcia.
- VILLUGA, Pedro Juan (1902): *Repertorio de todos los caminos de España: hasta agora nunca visto en el qual cualquier viaje que quieran andar allarán muy provechoso para todos los caminantes compuesto por Pero Juan Villuga Valenciano anno de M D XLVI, Medina del Campo, 1546* (edición facsímil, Archer M. Huntington s. l. Nueva York 1902).
- VVAA (1959): *Les routes de France depuis les origines jusqu'à nos jours*. Association pour la Diffusion de la Pensée Française, Paris.
- VVAA (1982): *L'Homme et la route en Europe occidentale au Moyen Âge et aux Temps modernes*. (Flaran, 2): Auch.