

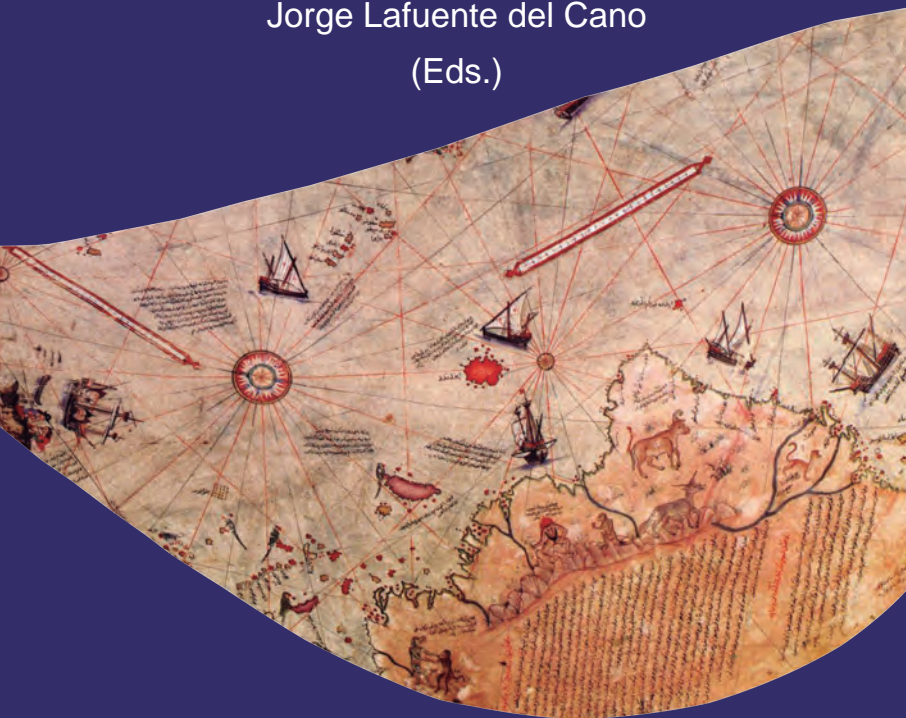
# CAMINOS Y RUTAS

## COMERCIO, IDEAS Y ARTE

María Concepción Porras Gil

Jorge Lafuente del Cano

(Eds.)



Álvaro Solano Fernández-Sordo

Carlos Álvarez Nogal

Marta Manchado López

Eugenio Baraja Rodríguez

Marta Martínez Arnáiz

Guillermo Á. Pérez Sánchez

**Universidad de Valladolid**



**CAMINOS Y RUTAS**  
COMERCIO, IDEAS Y ARTE

Serie: INSTITUTO UNIVERSITARIO DE HISTORIA SIMANCAS

COLECCIÓN DE BOLSILLO, 29

Caminos y rutas : comercio, ideas y arte / María Concepción Porras Gil, Jorge Lafuente del Cano (eds.) ; autores, Álvaro Solano Fernández-Sordo ... [et al.] / Porras Gil, María Concepción, (1961-), ed. lit. Lafuente del Cano, Jorge, ed. lit. Solano Fernández-Sordo, Álvaro, 1987- , coaut. Instituto de Historia Simancas, ed. Universidad de Valladolid, 2023

192 p. ; 20 cm. Colección de bolsillo (Instituto de Historia Simancas) ; 29

ISBN 978-84-1320-261-7

1. Arte. 2. Comercio – Historia. I. Universidad de Valladolid, ed. II. Serie

7+339(091)

MARÍA CONCEPCIÓN PORRAS GIL

JORGE LAFUENTE DEL CANO

(Editores)

Álvaro Solano Fernández-Sordo

Carlos Álvarez Nogal

Marta Manchado López

Eugenio Baraja Rodríguez

Marta Martínez Arnáiz

Guillermo Á. Pérez Sánchez

# CAMINOS Y RUTAS

## COMERCIO, IDEAS Y ARTE



EDICIONES  
Universidad  
de  
Valladolid



Instituto Universitario de  
**Historia Simancas**  
Universidad de Valladolid

---

No está permitida la reproducción total o parcial de este libro, ni su tratamiento informático, ni la transmisión de ninguna forma o por cualquier medio, ya sea electrónico, mecánico, por fotocopia, por registro u otros métodos, ni su préstamo, alquiler o cualquier otra forma de cesión de uso del ejemplar, sin el permiso previo y por escrito de los titulares del Copyright.

---

---

En conformidad con la política editorial de Ediciones Universidad de Valladolid (<http://www.publicaciones.uva.es/>), este libro ha superado una evaluación por pares de doble ciego realizada por revisores externos a la Universidad de Valladolid.

---

Con la colaboración del Excmo. Ayuntamiento de Valladolid

© LOS AUTORES. VALLADOLID, 2023

© EDICIONES UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

Preimpresión: Ediciones Universidad de Valladolid

ISBN 978-84-1320-261-7

Diseño de cubierta: Ediciones Universidad de Valladolid

Motivo de cubierta: MAPA DE PIRI REIS C. 1513. Biblioteca del Palacio Topkapi, No. H 1824.

Dep. Legal: VA 774-2023

Imprime: GGL. Valladolid

## ÍNDICE

PRESENTACIÓN. LOS CAMINOS Y LAS RUTAS. COMERCIO, IDEAS Y ARTE .....	9
EUROPA DESDE EL REINO DE ASTURIAS: ENTRE LOS TESTIMONIOS DE LA HISTORIA Y LAS REFORMULACIONES DE LA MEMORIA Álvaro Solano Fernández-Sordo (Universidad de Oviedo).....	17
LA RUTA DEL DINERO. LA INFLACIÓN Y SUS PROBLEMAS EN EL SIGLO DE ORO Carlos Álvarez Nogal (Universidad Carlos III de Madrid) .....	71
EL GALEÓN Y MANILA. LOS PRIMEROS AÑOS .....	97
Marta Manchado López (Universidad de Córdoba)	
EL CANAL DE CASTILLA: OBRA, PAISAJE Y PATRIMONIO Eugenio Baraja Rodríguez (Universidad de Valladolid) Marta Martínez Arnáiz (Universidad de Burgos).....	127
LA CONSTRUCCIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS/UNIÓN EUROPEA EN EL SIGLO XX Y SUS ENCRUCIJADAS Y RETOS EN EL SIGLO XXI Guillermo Á. Pérez Sánchez (Universidad de Valladolid).....	165





## PRESENTACIÓN

El crecimiento de la cultura, la evolución de las artes y en definitiva el desarrollo y transformación de las sociedades no podría explicarse obviando los contactos, las relaciones entre ámbitos diferentes, en suma, sin la presencia de comunicaciones. Caminos, canales fluviales, vías, rutas comerciales, tanto marítimas como terrestres, o acercamientos de otro tipo, pues no siempre han de estar definidos por materialidades con huella en el paisaje, funcionaron y funcionan como verdaderos motores de expansión cultural y sincretismo en todas sus manifestaciones. Fueron y continúan siendo, salvando distancias cronológicas, ejes vertebrales de avance de lo que podríamos definir como “los cimientos de la apertura global” al permitir la contraposición de modelos y la disolución de unos en otros, hasta conformar nuevos marcos para la historia.

Nacimos nómadas en un cosmos que fluye y cambia, que transita en ciclos estacionales de igual forma que el hombre camina por su entorno y se cruza con los otros. La historia del hombre es historia de tránsitos, de emigraciones, invasiones, asentamientos en sociedades previas, pero también de viajeros y comerciantes que relatan, que describen otros mundos, lugares ignotos que fascinan por su diferencia y a los que deseamos llegar. Probablemente sus descripciones, en muchos casos arcádicas, no son ciertas, aun así, pintan otras realidades y generan el deseo de acercarnos a ellas, tal vez poseyendo algo que las signifique: un objeto, una forma de vida, una canción. Oficio de mercaderes es la venta de emociones, pero para ello se precisaban vías, caminos

que tejieran una red que permitiera el viaje y las relaciones comerciales, matrimoniales, diplomáticas y religiosas.

Atendiendo a estas cuestiones, el Instituto Universitario de Historia Simancas a través de sus Jornadas de Otoño en el curso 2022-23 ha comprometido la reflexión en este ámbito, entendiendo que aún permanecen incólumes ciertos prejuicios que perpetúan visiones que, alejadas de las certezas documentales y patrimoniales, alteran la verdad de los tiempos pasados.

Los cinco ensayos que recoge este libro iluminan cinco miradas que abarcan desde la Alta Edad Media hasta el hoy más inmediato. Un conjunto de reflexiones que alumbran miradas desapasionadas pero certeras sobre lo que fue y en lo que probablemente no hemos reparado.

En el primero de ellos, “Europa desde el reino de Asturias: entre los testimonios de la Historia y las reformulaciones de la memoria”, Álvaro Solano Fernández-Sordo desmonta la idea de aislamiento que aún sobrevuela el mundo medieval, y en especial la Alta Edad Media. En este sentido, el autor señala cómo en realidad el hombre medieval es un “homo viator” un hombre en el camino, como confirman los testimonios de mercaderes como Marco Polo, las relaciones diplomáticas como la de Ruy González de Clavijo y, a mayores, la certeza de peregrinos que visitan Roma, Jerusalén, Santiago de Compostela, o rutas comerciales como las Hanseáticas, la ruta de la seda, la del ámbar, o la del incienso.

Sin embargo, Solano Fernández-Sordo no se ciñe a la descripción de una vía concreta. Su pretensión es más compleja al probar, con acciones y documentos, la falacia de creer en el secular retiro del reino de Asturias (711-910). Tal y como revela su investigación, lejos de lo que se ha venido pensando, el reino Astur mantuvo desde sus inicios, una importante interacción con los territorios aledaños de la cornisa Norte, llegando hasta el reino de Pamplona y posteriormente, allende los Pirineos, manteniendo fluidos contactos con los principales poderes de la cristiandad: reino de los lombardos, Sacro imperio de Carlomagno y papado.

Se desmonta así la imagen consagrada que ha mantenido la imagen de un Oviedo como: “una aldea poblada por irreductibles que resiste, todavía y como siempre, a un enemigo invasor”. El éxito y crecimiento de Asturias, como el de cualquier otro ámbito de “poder” no podría justificarse sin contactos exógenos a él mismo. Matrimonios reales con princesas foráneas, como el de Favila y Froiliuba, o el de Ermesilda y Alfonso. Envío y recibo de embajadas como la que salió de Oviedo en el 797 en dirección a Heristal llevando como regalo la fastuosa tienda de de Ibn Mu-gait, o los caballos, esclavos y otros bienes con que los reyes astures obsequian unos años más tarde a Carlomagno en Aquisgrán.

Se añade a todo esto la importante presencia de tejidos y objetos de lujo y dentro de este comercio, la presencia de libros y la llegada de reliquias que contribuyen a legitimar tanto a la monarquía como a las instituciones religiosas. Ejemplo paradigmático es el hallazgo del cuerpo del apóstol Santiago en el 830, hito sagrado que conforma la ruta compostelana. Un camino que sigue la vía láctea cuyo fin llegaba a ese lugar, o campo lleno de estrellas donde se veneraba al apóstol que la leyenda hacía responsable de la evangelización ibérica. Símbolo y leyenda entretreídos para crear una realidad capaz de vertebrar un flujo constante de viajeros y una red de accesos, tal vez, la más importante de toda la Edad Media.

El contexto no puede ser más interesante, no se trata únicamente de movimiento de gentes sino también de conocimientos e ideas que se guardaban en las bibliotecas de algunos importantes monasterios como Liébana, o en el desarrollo de una teología de primera línea, capaz de liderar la diatriba en contra de los postulados adopcionistas del primado de Toledo Elipando. Una crucial controversia que puede seguirse a través de las cartas y contrarré- plicas escritas por Beato de Liébana y que pone de manifiesto la formación de excelencia de los monjes de este cenobio. Unos textos que a su vez viajan y se difunden llegando hasta Alcuino de York, Carlomagno y el papado, corroborando de forma evidente la inconsistencia de ese tan “traído y llevado” aislamiento que la

tradición historiográfica ha mantenido sobre el reino Astur y los inicios de la reconquista.

En “La ruta del dinero. La inflación y sus problemas en el siglo de oro” Carlos Álvarez Nogal, pone en circulación el dinero de la monarquía, y los vaivenes que éste sufre ante condicionantes como la escasez de metales en que vive Europa a lo largo del siglo XV. El agotamiento de las minas de plata de Bohemia y las de oro del norte de África frenaron la circulación monetaria ante la falta de metal para acuñar el circulante. Una situación que ponía en riesgo el crédito y el comercio y que, para atajarla, los diferentes reinos procedieron devaluando sus monedas, envileciendo la pureza del metal con que se acuñaban.

Así, la situación procuró una solución inédita, la sustitución del uso de la moneda metálica por otros productos financieros como la letra de cambio; una orden de pago escrita en papel por medio de la cual se ordenaba a un segundo realizar un pago con cantidad y fecha concreta, comprometiéndose el primero a la restitución del pago junto a una cantidad variable de compensación (intereses). El sistema “fiduciario” se basaba en la fe, traducida en ese momento en el prestigio y la reputación honorable del emisor. La novedad precisaba, como es lógico, de unas redes de contacto (lo que hoy, ya consolidados de pleno, son nuestros bancos) pero suponía la agilización de los viajes en el comercio al por mayor, un incremento de la seguridad al evitar el robo del dinero y, claro está, la mayor rapidez en todas las operaciones. Podemos entenderlo con facilidad, pues salvando distancias y matices, hoy empleamos a diario este modelo. En realidad, pocas diferencias tienen nuestras tarjetas de crédito. Con ellas efectuamos los pagos y nos comprometemos a devolver la cantidad que nos proporcionan, junto a un pequeño incremento, comisión o intereses, poco importa, pues nos permiten viajar sin calcular cuánto dinero debemos llevar en el bolso, y en el caso de sufrir un robo, el ladrón no obtiene nuestro dinero fácilmente, tendría que hacer combinaciones varias hasta dar con nuestra clave y entre tanto, ya habríamos anulado la tarjeta.

Lo más curioso de este ensayo es ver cómo el proceso inflacionario puede venir, en el caso de un sistema monetario metálico, tanto por la falta de metal, como por su abundancia. Si la inflación sufrida en la segunda mitad del siglo XVI vino determinada por la abundancia de metal que viajaba del nuevo continente al antiguo. Las minas de Huancavelica (Perú), de Potosí (Bolivia), o Zacatecas (México) produjeron con su abundante extracción la caída del valor de la plata, produciéndose de nuevo un desajuste entre el valor intrínseco (el de la plata) y el facial señalado en las monedas.

A pesar de todo, la plata y el real de a ocho conectaron el mundo. El ahorro dejó de ser atractivo y el consumo de productos de lujo aumentó, suministrados en buena medida por el Galeón de Manila.

La profesora Marta María Manchado López nos sumerge en la épica aventura del Galeón de Manila, un barco de alto bordo que dará nombre a la primera ruta comercial que globalizó el mundo, poniendo en contacto Occidente con extremo Oriente y haciendo posible la existencia de la ciudad más cosmopolita y singular de la época moderna: Manila.

El brillante futuro de esta ciudad, vinculada por completo al comercio del Galeón, pudo haber quedado inédita de no haberse encontrado la corriente marítima que procuraba el tornaviaje. Arribar a Filipinas desde las costas mexicanas del mar del sur era un trayecto complicado pero posible, no así la vuelta, imposible de culminar por la misma ruta. La solución compleja, pero efectiva llegó de la mano de Andrés de Urdaneta, cualificado cosmógrafo que determinó para el regreso marear hacia el norte hacia Japón hasta alcanzar la derrota entre los 30° o 35 ° para coger la corriente del Kuroshio que llevaba a las costas californianas y desde estas, bajar hasta el puerto de Acapulco.

Definido el derrotero la navegación se hizo viable, permitiendo la fundación en la isla de Cebú de la ciudad de Manila, nudo logístico en el que recalaban los juncos chinos con sedas, porcelanas, lacas... así como otros muchos bienes llegados de

otros países del Índico, pimienta, clavo, canela y otros productos exóticos con los que cargar el Galeón.

Las ganancias que derivaban de este comercio hicieron posible el crecimiento de la ciudad, definida por una población hispana, encerrada en el circuito defensivo de murallas, que coexistía con los multiculturales barrios de extramuros, preferentemente ocupados por sangleses (chinos). Ahora bien, tal y como nos muestra Marta M<sup>a</sup> Manchado López, Manila no fue un paraíso. Los primeros colonos y algunos religiosos, desplazados para convertir a la población autóctona, se quejaban de la dureza del clima, de las grandes posibilidades de enfermar y de las escasas para sobrevivir. De lo que no había duda era del ambiente propicio para enriquecerse llevando especies, sedas y otros raros productos hasta la Nueva España, una transacción que duplicaba las ganancias sobre el gasto de las inversiones.

Inicialmente todos los habitantes tuvieron derecho de participar en el viaje. La capacidad interior de la nao se dividía en lotes iguales (boletas) y a cada manilense le correspondía una de dichas participaciones. Un sistema que siendo justo rápidamente se corrompió asistiéndose a un tráfico de boletas y a excepciones de carga que por diferentes compensaciones permitían el embarque de cargas mayores a las estipuladas, o a la ocupación de espacios adicionales.

Fueron muchos los desmanes y corruptelas, pero a pesar de ello el Galeón continuó más de 250 años surcando los mares del Índico al Pacífico. Una ruta compleja y peligrosa que dejaba exhaustos a los viajeros si estos conseguían superar la travesía, pues muchos morían en el intento. Pero a pesar de los peligros, las incomodidades y penurias, avistar los palos del Galeón era una experiencia gozosa tanto en Manila como en Acapulco, pues el Galeón era un sueño encarnado que hizo renacer el tiempo de las ilusiones en Nueva España y dio sentido a Manila, esa ciudad que al partir el Galeón quedaba sumergida en una atmósfera de abandono que, como escribe la autora con poéticas palabras: quedaba la ciudad exhausta, solitaria, esperanzada y temerosa, sumergida

en una densa sensación de abandono. Pero, si Manila no hubiera sido factible sin el tránsito del Galeón, tampoco el Galeón habría tenido razón de ser sin Manila.

Razón y praxis y belleza es lo que encontramos siguiendo la historia y devenir del canal de Castilla. Los profesores Eugenio Baraja Rodríguez y Marta Martínez Arnáiz, lo trazan con magistral destreza en el capítulo titulado: “El Canal de Castilla: obra, paisaje y patrimonio” sin dejar nada al azar. Y es que esta vía, nacida bajo los auspicios derivados de la Ilustración, fue un proyecto práctico de ingeniería hidráulica para impulsar el desarrollo económico.

Sin duda el canal fue el proyecto más ambicioso de su tiempo. Su tracista y diseñador, Antonio Ulloa, inspirado en la ingeniería francesa de Lemaire y principalmente en el canal de Midi, logró integrar magistralmente en su propuesta la navegación por una orografía complicada a través de un sistema de esclusas, la ayuda al transporte en tramos poco profundos mediante caminos de sirga, la implementación de canales de regadío en favor de la agricultura, la ubicación de molinos y batanes aprovechando la cinética de las aguas y un largo etcétera.

Agotada su función por la llegada del ferrocarril, su huella en el paisaje permanece y revive observada en la actualidad como corredor ecológico y cultural. Un patrimonio que añade a la belleza de sus construcciones la riqueza y variedad de los ecosistemas en los que se integra.

En el último trabajo, “La construcción de las Comunidades Europeas/Unión Europea en el siglo XX y XXI, sus encrucijadas y retos en el siglo XXI” el profesor Guillermo Pérez Sánchez perfila otro periplo.

Un viaje que transcurre por un sendero difuso y complejo, aquel que nace a partir de un sueño, tal vez de una ambición, la de conectar a los distintos países europeos. Así la calzada es la que conduce a la construcción de Europa, una realidad con infraestructuras comunes, sin fronteras, en fluida comunicación. Una

realidad abierta e integradora, en busca de una arcadia, tal vez utópica e imposible, que irá germinando a partir de las iniciativas y trabajos de Schuman.

Ha pasado mucho tiempo desde los inicios, más de 70 años y en ese camino se han alcanzado no pocos logros, entre los que se encuentra la unificación monetaria a través del euro, o el libre tránsito de los ciudadanos europeos. Sin embargo, el profesor Pérez Sánchez defensor a ultranza del europeísmo se muestra en esta ocasión cauteloso ante la “voladura” de lo que entendimos como pilares de esa Europa en construcción. El Brexit y otros problemas como el servilismo mostrado hacia instituciones que no son propiamente europeas han ido socavando el firme de este camino.

Podemos notar un cierto velo de incertidumbre en su texto, tal vez en la consciencia, compartida con Schuman, de que no son las instituciones las que hacen y vertebran los caminos sino la evolución de las conciencias. Por eso, más allá del interés de una ruta o camino, es lo que se mueve en él, lo que transita, ese proceso de intercambio de ideas, formas de vida y arte. Ese intercambio que ha modelado la historia y continúa haciéndolo.

Ahora son otras vías, otras autopistas de comunicación, virtuales pero reales a su vez, internet, Whatsapp, y otras plataformas por las que navegamos, y a través de las cuales podemos viajar como peregrinos clicando imágenes. Esas que hacen que hablemos y nos veamos, estando en las antípodas del mundo, esas que nos permiten hacer compras, transacciones de productos y tantas cosas mientras permanecemos solos, aislados en el interior de nuestras casas. Nuevos derroteros que deberemos ir incorporando a las reflexiones que el Instituto Universitario de Historia Simancas abre al público cada año.

María Concepción Porras Gil  
Directora del Instituto Universitario de Historia Simancas