

EL SISTEMA DE TRANSPORTES EN EL CENTRO PENINSULAR (SIGLO XVIII)*

The transportation system in the center of the Iberian Peninsula
(18th century)

RAÚL RUIZ ÁLVAREZ**

Recibido: 10/01/2024

Aceptado: 09/09/2024

RESUMEN

Este estudio se centra en el análisis socioeconómico del sistema de transportes en el centro de la península ibérica a mediados del siglo XVIII. Se han utilizado datos extraídos de los niveles documentales del Catastro de Ensenada, correspondientes a las 319 localidades que componen la actual provincia de Ávila, complementados con información procedente de repositorios de caminos y otras fuentes. Como resultado, se ha elaborado un primer mapa del sistema de transporte terrestre, que incluye la caracterización de las hospederías, así como un análisis de la tipología, localización, número y utilidades del transporte. Además, se aportan datos sobre mercancías, animales de carga o tipos de hogares, así como del tipo, propiedad y explotación de las hospederías, lo que permitirá definir un primer mapa económico del sistema de transporte en el centro peninsular, proporcionando una base sólida para comprender la estructura y operatividad de las redes de transporte.

Palabras clave: Economía, trabajo, transporte terrestre, hospederías, península ibérica, siglo XVIII.

ABSTRACT

This paper focuses on the socioeconomic analysis of the transportation system in the center of the Iberian Peninsula during the mid-18th century. Data extracted from the documentary levels of the *Catastro de Ensenada*, corresponding to the 319 localities that make up the current province of Ávila, were used, complemented by information from road repositories and other sources. As a result, a preliminary map of the land transportation system has been developed, which includes the characterization of inns, as well as an analysis of the typology, location, number, and utilities of the transportation routes. Additionally, data on goods, pack animals, and types of households are provided, as well as on the type, ownership, and operation of inns, which will allow for the definition of a first economic map of the transportation system in the central peninsula, providing a solid foundation for understanding the structure and operability of transportation networks.

Keywords: Economy, labor, land transportation, inns, Iberian Peninsula, 18th century.

* Este trabajo se enmarca en los proyectos del Plan Nacional “La transformación de la estructura de la ocupación en el largo plazo, España, 1700-1975. Las ocupaciones no agrícolas como indicador de la modernización económica” [referencia PID2021-123863NB-C21] y “Familia, dependencia y ciclo vital en España, 1700-1860” [referencia PID2020-119980GB-I00] financiado por MCIN/AEI/10.13039/501100011033; del Grupo PAIDI HUM603 de Estudios de las Mujeres y del Grupo Catastro-Lecrín. y del Grupo Catastro Lecrín. Este artículo es parcialmente resultado de la ayuda otorgada en 2022 por la Diputación de Ávila para la investigación sobre temas abulenses, recibida tras un proceso competitivo. Estoy muy agradecido por este apoyo, que hago extensivo al tutor del proyecto, Dr. José Antonio Calvo Gómez.

** Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. raul.ruiz@ulpgc.es

INTRODUCCIÓN

A lo largo de la historia, la circulación de personas, mercancías e ideas ha tejido un entramado cada vez más complejo de intercambios que refleja las dinámicas económicas, políticas y culturales de cada época. Dichos intercambios han estado condicionados de manera significativa por las infraestructuras disponibles y las redes de circulación imperantes, aspectos cruciales en la articulación de las sociedades¹. En España, el transporte terrestre, aunque frecuentemente descrito como ineficaz, desempeñó un papel fundamental en la configuración de la economía interior y contó con el respaldo de la Corona. Desde los Reyes Católicos, se otorgaron privilegios a colectivos como los carreteros, cabañiles, jabarderos y trajineros, quienes constituían la Real Cabaña, y que, a cambio de estos beneficios, estaban obligados a abastecer ciudades, villas y lugares del Reino, así como a aprovisionar a los ejércitos². De forma paralela, se pusieron en marcha medidas para mejorar las infraestructuras viales, que, en muchos casos, eran descritas por los viajeros como “insufribles” debido a su mal estado. La implementación de nuevas rutas no solo facilitó una mayor movilidad a lo largo y ancho del Reino, sino que también se atendieron las necesidades de los viajeros, garantizándoles tanto descanso como alimentación mediante una red organizada de hospederías. Estos servicios, ubicados en puntos estratégicos del territorio, además de proporcionar un respiro a los viajeros se convirtieron en puntos estratégicos para brindar servicios adecuados a los huéspedes³.

A pesar de la relevancia de estas infraestructuras y del transporte a pequeña, mediana y larga distancia, el estudio de áreas como el centro peninsular durante el siglo XVIII ha sido, hasta ahora, insuficientemente explorado. La riqueza y complejidad del sistema de transportes, con hospederías concentradas principalmente en zonas urbanas a través de mesones y casas de posada, apenas ha sido objeto de investigación. Por otro lado, es esencial analizar el papel de los arrieros, quienes, además de su función principal en el transporte de mercancías, solían involucrarse en actividades comerciales. No obstante, existe una notable

1. Fernand Braudel, *Civilización material, economía y capitalismo. Siglo XV-XVIII*. vol. 2. *los juegos del intercambio* (Madrid: Alianza Editorial, 1982).

2. Raúl Ruiz Álvarez, *Caminos y Caminantes: Los Carreteros del reino de Granada (s. XVIII)*, Tesis Doctoral (Granada: Universidad de Granada, 2022); y Pedro Gil Abad, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria* (Burgos: Diputación de Burgos, 1982). Véase también: Adela Gil Crespo, “La Mesta de Carreteros del Reino”, *Anales de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias*, XXII (1957), 210-230.

3. Santos Madrazo Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850* (Madrid: Turner, 1984), 2 volúmenes; M. de los Ángeles Pérez Samper, “Ventas, posadas y mesones en la España Moderna”, *Estudios de Historia Moderna. Homenaje a la doctora María Isabel Pérez de Colosía Rodríguez* (Málaga: Universidad de Málaga), 391-424.

carencia de información sobre la temporalidad de estas prácticas y su impacto económico en la región.

Esta investigación, que parte de la reflexión sobre cómo los intercambios de personas, bienes e ideas inciden en el desarrollo de las infraestructuras, la economía y la política, busca aportar unos primeros datos que nos ayuden a comprender los sistemas de transporte y hospedaje en el centro peninsular en el XVIII. De hecho, las políticas del setecientos relativas a caminos, hospederías y transporte resultaron fundamentales para entender la configuración de la red de servicios terrestres contemporánea, un sector que sigue desempeñando un papel crucial en la economía española.

En este marco, el presente trabajo ofrece una valiosa oportunidad para examinar áreas insuficientemente exploradas por la historiografía tradicional. Su principal objetivo es llevar a cabo un mapeo preliminar de dos aspectos fundamentales: los transportistas registrados y las infraestructuras de hospedaje en la actual provincia de Ávila, elementos que desempeñaron un papel clave en la articulación de las redes comerciales y sociales de la época. Además, se pondrá en relación con la red de caminos, que eran esenciales para el tránsito eficiente de bienes y personas, lo cual favoreció la integración económica y social del territorio. Adicionalmente, se recopilarán y analizarán datos económicos con el fin de examinar la regulación fiscal aplicada tanto a las actividades de transporte como a la explotación de las hospederías, enfatizando su interrelación con los ramos industrial y comercial de cada localidad. Este enfoque permitirá proporcionar una visión más exhaustiva del impacto de estas actividades en la economía local, abordando también las dinámicas fiscales y comerciales que definieron el periodo estudiado.

Voy a organizar el trabajo en tres partes. En primer lugar, se ofrece una introducción bibliográfica básica que contextualiza los estudios previos y aporta un marco teórico para la investigación. A continuación, se presenta un análisis exhaustivo de los niveles documentales del Catastro de Ensenada, centrado específicamente en la provincia de Ávila⁴. En segundo lugar, se examina de manera específica el sistema de hospedaje en la provincia. Para este propósito, se ha implementado una metodología de cruce de datos entre las Letras E y F del Catastro, que contienen información sobre mesones y mesoneros, con el objetivo de calcular su porcentaje dentro de los ramos comercial e industrial. A partir de estos datos, se ha profundizado en el estudio de 319 localidades abulenses, utilizando como base las respuestas generales del Catastro de Ensenada, lo que ha permitido obtener un panorama preciso y detallado sobre la estructura y dinámica de estos espacios, así como sobre el papel que jugaban las infraestructuras

4. Sobre los niveles del Catastro de Ensenada, véase: Raúl Ruiz Álvarez, "Seminario. Problematicar el Catastro. Lanjarón", *Revista Historia Autónoma*, 17 (2020): 171-74.

de hospedaje en la red socioeconómica local. En tercer lugar, se estudia el rol de los transportistas terrestres. Se parte de la información registrada sobre las utilidades registradas en el Estado Provincial de Ávila en la Letra F (arrieros), para calcular el número de localidades con transportistas terrestres, sus utilidades y su relevancia dentro del ramo industrial-comercial⁵. Esta información ha sido ampliada con algunos datos de hogares y propiedad extraídos de los Libros de Cabezas de Casa y de lo Real, lo que ha facilitado la construcción de un perfil socioeconómico de los transportistas de la época.

Además, se han tenido en cuenta tres categorías clave para entender el trabajo en la Edad Moderna: la pluriactividad, la organización del hogar en torno al trabajo y el género⁶. Estas categorías resultan esenciales para comprender las dinámicas laborales y sociales en este contexto. Finalmente, se ofrecen unas notas conclusivas.

RECORRIDO BIBLIOGRÁFICO, FUENTES Y METODOLOGÍA

El transporte

En la Edad Moderna, el transporte terrestre se percibe como un obstáculo para los intercambios económicos, cuya relevancia varía según la región geográfica. Factores como la orografía, la densidad poblacional y la riqueza influyen en la creación de polos estratégicos de comunicación y agravan la fragmentación de los espacios económicos. En el caso de la monarquía hispánica, la decisión de Felipe II de establecer de forma permanente la corte en Madrid consolidó un “faro” de comunicaciones en torno a la capital, que rápidamente generó un sistema radial de carreteras y caminos. Este sistema destacó por la necesidad de conectar Madrid con los puertos marítimos, como se observa en la ruta que atraviesa Burgos hacia los puertos del Cantábrico, en especial Santander⁷.

5. Sobre los Estados Provinciales remitimos al estudio de Ángel I. Aguilar Cuesta, “Bienes, rentas y utilidades en el Reino de Sevilla a través de los Estados generales de las letras E y F del Catastro de Ensenada (1750-1755)”, en *Nuevas perspectivas de investigación en historia moderna: economía, sociedad, política y cultura en el mundo hispánico*, ed. por M. Ángeles Pérez Samper, y José L. Betrán Moya (Barcelona: Universidad, 2017), 64-75.

6. Sobre estas cuestiones nos remitimos al dossier publicado en *Magallánica* coordinado por Raúl Ruiz Álvarez: “De catastros y trabajos: el catastro de Ensenada”, *Magallánica*, 10, 20 (2024): 450-469. Del mismo modo, al libro: Margarita M. Birriel Salcedo e Inmaculada Arias de Saavedra Alias (eds.), *Mujeres, Género y Trabajo en la Edad Moderna* (Madrid: Sílex, 2023).

7. Manuel Basas Fernández, “Mercaderes Burgaleses del siglo XVI”, *Boletín de la Institución Fernán González*, 126 (1954): 55-67, 127 (1954): 156-169. <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcjt1k0>.

En un régimen que condiciona la producción agrícola y su transformación, los medios de comunicación y transporte juegan un papel fundamental al dirigir la producción hacia los polos económicos. Las comunicaciones se convierten en arterias esenciales que conectan el medio rural con las ciudades en crecimiento. Surge la consciencia de que la pequeña agricultura y el artesanado urbano, tal como señalaba Marx, no eran suficientes para satisfacer las necesidades productivas de la época manufacturera⁸. Este reconocimiento motiva un interés económico y político por mejorar las comunicaciones y los medios de transporte. Sin embargo, como señala Braudel, durante el siglo XVIII no se produjeron grandes avances técnicos en este ámbito. En su análisis de la “larga duración”, Braudel describe el transporte como un obstáculo tanto para el comercio como para las relaciones humanas⁹. En su obra *Civilización Material, economía y capitalismo, ss. XI-XVIII*, el historiador francés expone las razones por las cuales el transporte actúa como un límite para la economía. Entre los factores clave se destacan la lentitud, la falta de avances técnicos, el alto coste y una serie de variables como el estado de los caminos, el clima y la orografía. Braudel subraya dos puntos centrales: la lentitud generalizada del transporte y la percepción limitada de su impacto en el plano conceptual. Aunque su análisis abarca los sistemas terrestres, fluviales y marítimos, es en el transporte terrestre donde los problemas son más acuciantes, debido a condicionantes como los oficios auxiliares (herrerías, cordelerías), la infraestructura para el ganado (cuadras, caballerizas), y la gestión de la cría y abastecimiento de animales de tiro, regulada, por ejemplo, en la normativa castellana de la carretería. Además, se dependía de ventas y posadas para asegurar el sustento del ganado durante los trayectos.

A pesar de los esfuerzos por mejorar y mantener las rutas terrestres, las inercias del transporte apenas cambiaron. Braudel describe un escenario donde las vías de comunicación presentan grandes dificultades, con intercambios comerciales retrasados por semanas o meses, incrementando inevitablemente el coste de las mercancías. El transporte en cualquier época muestra un sistema limitado, con rutas condicionadas por la estacionalidad, peajes o aduanas, y aunque los viajeros podían modificar su itinerario para evitar estas dificultades, nunca podían prescindir de los caminos establecidos ni de los servicios de terceros¹⁰.

En España, durante las políticas reformistas del siglo XVIII, el transporte terrestre ocupó un lugar central en las preocupaciones económicas de los gobernantes. Al igual que en el resto de Europa, el progreso económico estaba vinculado al comercio, en un sistema limitado por una agricultura extensiva,

8. Karl Marx, *El Capital*, tomo I: El proceso de circulación del Capital (México: siglo XXI editores, 2008), 467.

9. Fernand Braudel, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*, I, 361.

10. Fernand Braudel, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*, I, 361-362.

una industria artesanal y un comercio local o comarcal. A pesar de la toma de conciencia de las autoridades y la iniciativa privada, el sistema de transportes seguía prácticamente inalterado, enfrentándose al reto de responder a un territorio en crecimiento tanto en población como en producción. Se vislumbraban transformaciones hacia una producción agrícola intensiva, aunque con grandes desigualdades influenciadas por los polos económicos que determinaban las principales rutas comerciales.

El pensamiento mercantilista, prevalente en la época, asoció el progreso al comercio y, por lo tanto, al transporte, como parte de una trilogía esencial descrita por Roberto Fernández, que incluía comercio, industria y un gobierno que debía promover ambos¹¹. En un contexto de proteccionismo, se implementaron medidas para proteger el comercio nacional ante la irrupción del capitalismo en los mercados interiores. Entre las medidas destacadas está la eliminación de aduanas interiores y, en 1765, la supresión por Carlos III de la tasa de granos, lo que permitió la libertad de circulación y precios, aunque esta medida acentuó los desequilibrios en lugar de mitigarlos. No obstante, los monopolios estatales, como los del tabaco y la sal, permanecieron inalterados.

El crecimiento económico se entendía como un proceso circular, en el que el comercio impulsaba la industria y viceversa, siendo clave para un cambio de ciclo económico. En este contexto, el proyecto económico de Bernardo Ward proponía mejorar las comunicaciones terrestres para reducir los costes de transporte y fomentar el comercio. Según Ward, España necesitaba seis grandes caminos con centro en Madrid, que se dirigirían hacia A Coruña, Badajoz, Cádiz, Alicante y Francia por Bayona, con ramales que conectarían puertos y ciudades principales¹². La planificación centralizada, que ya se había dado en París con Colbert, penetra de esta manera en el pensamiento económico de la Monarquía española.

En 1972, David R. Ringrose publicó un estudio integral sobre el transporte en la segunda mitad del siglo XVIII. Este trabajo destaca por ofrecer una visión detallada de transportistas, arrieros, cabañiles y carreteros en su contexto histórico. Sin embargo, presenta algunas limitaciones, como la tendencia a generalizar casos particulares y el uso de cifras discutibles¹³.

11. Roberto Fernández, *Historia de España*, tomo 4. Siglo XVIII (Madrid: Historia 16, 1993), 441. Véanse las páginas 442-549 sobre el comercio interior.

12. Bernardo Ward, *Proyecto económico: en que se proponen varias providencias dirigidas á promover los intereses de España con los medios y fondos necesarios para su planificación* (Madrid: Imp. Joaquín Ibarra, 1762), 52-58. <http://hdl.handle.net/10481/37869>. Véase especialmente el estudio introductorio que realizó el profesor Juan Luis Castellano Castellano en *Proyecto económico Bernardo Ward* (Madrid: Ministerio de Hacienda, 1982).

13. David R. Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*.

Sobre estas cuestiones ahondó en 1982 Santos Madrazo, que agregaba al debate el cuerpo humano como medio de transporte de mercancías. Las características de los diferentes tipos de transporte estarían bien marcadas en la distancia, el volumen y el peso. El investigador se apoya en lo que denomina «groseros» cálculos de Ringrose, para partir de la cifra de 200.000 bestias de carga a mediados del siglo XVIII: caballerías mayores, menores, carros y carretas... profesionales o estacionales en el discurrir diario del camino. Las regiones de León, Cáceres, Burgos, Toledo o Segovia centrarán la investigación de la arriería, con algunas aportaciones de Andalucía Occidental. La carretería mirará a la región pinariega soriano-burgalesa, a la sierra de Gredos, Almodóvar del Pinar, Requena, o Reinosa¹⁴.

Máximo Diago Hernando aborda el transporte como una actividad diversa, analizada mediante casos concretos entre los siglos XIV y XVII. Su investigación presenta el transporte terrestre como una labor heterogénea y utiliza el concepto de “larga duración” de Braudel para extender su análisis hasta el siglo XVIII, aunque con algunos matices. A pesar de la falta de avances tecnológicos, las estructuras del transporte se mantuvieron estables. Hernando identifica tres grandes categorías de vida en la España bajomedieval: sedentaria (campesinos), itinerante (zonas montañosas de baja productividad agrícola) y una intermedia, donde la agricultura se combina con la ganadería. Con la consolidación de los Reyes Católicos, surgen tres grupos clave relacionados con la vida itinerante: pastores, arrieros y carreteros. La creciente demanda de materias primas y alimentos, junto con la estabilidad comercial, incrementó la actividad del transporte, a pesar de la falta de mejoras tecnológicas. Esto favoreció la organización de comunidades de transportistas, algunas de las cuales se beneficiaron de privilegios reales. La pluriactividad era común entre los arrieros, que tenían diferentes perfiles económicos y niveles de dedicación. Hernando y Miguel Ángel Ladero Quesada destacan la necesidad de analizar la profesionalización de los arrieros en contextos específicos. Mientras que Santos Madrazo considera a los arrieros maragatos como los únicos profesionales, Hernando sostiene que también existían verdaderos empresarios del transporte en lugares como Yanguas, además de instituciones como la Universidad de mulateros, que aún requiere mayor estudio¹⁵.

La importancia de los carreteros aumentó por dos factores principales: el apoyo real, que comenzó con los Reyes Católicos y continuó hasta el fin del Antiguo Régimen, y la tecnología de los carros, que permitía transportar grandes

14. Santos Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1950-1850*, vol. II. *El Tráfico y los Servicios*, 394-454.

15. Máximo Diago Hernando, “Comerciantes campesinos en la Castilla bajomedieval y moderna: La actividad mercantil de los yangüeses entre los siglos XIV y XVII”, *Historia, Instituciones. Documentos*, 32 (2005): 115-144. <https://revistascientificas.us.es/index.php/HID/article/view/4953>.

volúmenes, especialmente madera, cuya demanda creció con el desarrollo urbano. Máximo Diago Hernando, en una investigación reciente, aborda el transporte de manera más amplia, más allá de su tradicional relación con los caminos, hospederías y el comercio. Ofrece una visión detallada de las principales comarcas carreteras del norte de España, como los Pinares de Soria-Burgos, Almodóvar del Pinar y las sierras de Guadarrama y Gredos, basándose en contratos que proporcionan información sobre trayectos, mercancías y precios¹⁶.

Por otra parte, Moisés García de la Torre caracterizó a los arrieros en la época de los Austrias como un grupo doblemente marginado, tanto por sus contemporáneos como por la investigación histórica. El autor profundiza en el concepto y los límites del oficio de arriero, señalando que la dedicación a esta actividad se debe principalmente a la escasez de recursos en algunas regiones frente a la abundancia en otras, lo que llevó a pueblos con tierras menos productivas a complementar su economía con el transporte. Aunque García de la Torre afirma que la arriería generaba buenos ingresos durante todo el año, no presenta datos concretos que respalden esta afirmación, y se basa en que muchas personas combinaban esta actividad con otros oficios¹⁷.

A estos debates se suma el metodológico sobre la categorización que se realizó en el Catastro del Marqués de Ensenada, a qué criterios atendió o qué problemas y consultas ocasionó. Lo abordó la profesora Concepción Camarero Bullón¹⁸. Para investigar la fijación de las utilidades en el ramo de lo industrial eligió dos de las actividades más complejas y que más consultas provocaron: la arriería y la carretería. Caracterizó los rasgos según la documentación catastral para la burgalesa comarca de la Sierra de la Demanda, en cuyas tierras de transición entre la montaña y los valles (Huerta del Rey y Arauzo de Miel) se concentraba la arriería, mientras en las sierras (Quintanar de la Sierra, Vilviestre del Pinar, Carnicosa, Hontoria del Pinar o Palacios de la Sierra) predominaba la carretería. Serían, además, los encargados de fabricar las carretas y venderlas por toda Castilla. Asimismo, discutió la categorización que realiza el Catastro sobre el transporte: arrieros, trajineros o ambos; ganado mayor y menor para la arriería; registro de utilidad según cabezas de ganado, mercancías, trayectos y otros; la composición y funciones de los miembros de la carretería o la deducción

16. Máximo Diago Hernando, “Los profesionales del transporte de mercancías por las rutas terrestres de la Corona de Castilla en la Baja Edad Media”, en *Rutas de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la Baja Edad Media: movilidad, conectividad y gobernanza*, coords. Jesús Ángel Solórzano Telechea y Fernando Martín Pérez (Madrid: La Ergástula, 2020), 39-58.

17. Moisés García de la Torre, “Diversos aspectos de un grupo social marginado: los arrieros en la España de los Austrias”, *Revista internacional de sociología*, 48 (1983): 639-664.

18. Concepción Camarero Bullón, *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada*, Tesis doctoral Inédita (Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, 1987), 627-640 <http://hdl.handle.net/10486/6264>.

de los gastos para el cálculo del útil. Sobre la regulación de las utilidades, la pluriactividad, y las categorías se pueden leer diferentes trabajos de Raúl Ruiz Álvarez¹⁹.

La historiografía ha prestado poca atención a la categorización de los transportistas, en parte debido a la dificultad de análisis por la prevalencia de la pluriactividad, donde el transporte se combinaba con otros oficios como la agricultura y el comercio. Aunque los transportistas registrados suelen ser aquellos dedicados principalmente a esta actividad, esto no significa que fueran los únicos en realizarla. La falta de estudios sobre la profesionalización de los transportistas es notable²⁰, y los datos disponibles sugieren que muchos realizaban esta labor como complemento a otras actividades. Sin embargo, también existían transportistas especializados, como los carreteros de Burgos-Soria, los arrieros de la Maragatería, o muchos otros sujetos que debemos estudiar individualmente y que formaban empresas-hogares con un volumen apto para la subsistencia²¹. En la España Moderna, se observaba una gran heterogeneidad entre los transportistas como reflejan los estudios regionales²².

Las infraestructuras del camino

El estudio de las infraestructuras del transporte en la Edad Moderna ha sido abordado con diferentes enfoques por la historiografía, con trabajos excepcionales como los de Santos Madrazo y Gonzalo Menéndez Pidal²³. Estos análisis cubren aspectos institucionales, técnicos e ideológicos, desde la normativa legal hasta la mejora de la red de caminos, los costes y la financiación. La preocupación

19. Raúl Ruiz Álvarez, “Las utilidades del transporte con bestias en el Reino de Granada. Una primera aproximación a través del Catastro de Ensenada”, *Vínculos de Historia*, 11 (2022): 410-429; “Los oficios del transporte en el reino de Granada: arrieros y trajineros de Guadix y su tierra (s. XVIII)”, *Investigaciones históricas: época moderna y contemporánea*, 41 (2021): 589-630; y “El transporte en el reino de Granada (siglo XVIII)”, *Cuadernos de Historia Moderna*, 46, 1 (2021): 235-259.

20. Ruiz Álvarez, *Caminos y caminantes: los carreteros del reino de Granada (s. XVIII)*.

21. Roberto Cubillo de la Puente, *El pescado en la Corona de Castilla (Castilla la Vieja y León) Comercialización y consumo durante los siglos XVIII y XIX*, Tesis doctoral inédita (León: Universidad de León, 1996); Laureano M. Rubio Pérez, *La burguesía maragata: dimensión social, comercio y capital en la corona de Castilla durante la Edad Moderna* (León: Universidad de León, Secretariado de Publicaciones, 1995).

22. Véase un estado de la cuestión exhaustivo por regiones en mi tesis doctoral: Raúl Ruiz Álvarez, *Caminos y caminantes: los carreteros del reino de Granada (s. XVIII)*.

23. Santos Madrazo, *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850, vol. I: La red viaria*; Gonzalo Menéndez Pidal, *Los caminos en la Historia de España* (Madrid: Ediciones Cultura Hispánica, 1951).

por las infraestructuras viene desde los Reyes Católicos y durante el siglo XVIII se intensificó, especialmente con el decreto de 1761 de Carlos III, que impulsó la creación de caminos sólidos y rectos²⁴. Diversos estudios regionales han profundizado en las obras públicas y la mejora de los caminos en regiones como Vizcaya, Cataluña, Valencia, Galicia y Andalucía. Además, los congresos internacionales sobre caminería hispánica han fomentado la investigación desde distintas disciplinas, resaltando la importancia de los caminos y su impacto en la circulación y el comercio²⁵. Sobre estas cuestiones, realicé un estado pormenorizado de la cuestión²⁶.

Respecto a las tierras abulenses, Santos Madrazo las definió como zona central destacando que estábamos ante núcleos bien comunicados y con intercambios recíprocos. Asimismo, señala el enlace entre Toledo y Ávila por Cebreros salvando los puertos de Arrebatocapas y Boquerón, pero también el de la Parameda; o la conexión de Talavera con Ávila. De hecho, la interiorización de la red viaria, sería de una densidad cuatro veces superior a la media peninsular (polígono interior inscrito por los vértices de Burgos, Toledo, Guadalajara, Salamanca, Astorga y Ávila). Pese a esta densidad, no transitan los caminos principales a Madrid, sino que como bien dice, la ciudad de Ávila constituye un vértice de dicha comunicación. Quiero señalar cómo Tomás López dibujó esta red viaria de la provincia en el Atlas geográfico de España, que comprende el mapa general de la península, todos los particulares de las provincias y el del reino

24. Santos Madrazo, *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850, vol. I. La Red Viaria*, 17.

25. José María Menéndez Martínez, *La construcción y financiación de la red de caminos de España en la segunda mitad del siglo XVIII* (Madrid, Universidad Politécnica de Madrid, 1987); Máximo Diago Hernando y Miguel Ángel Ladero Quesada, “Caminos y Ciudades en España. De la Edad Media al Siglo XVIII”; María Ángeles Larrea Sagarmínaga, *Caminos de Vizcaya en la Segunda mitad del siglo XVIII*, Tesis doctoral inédita (Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 1972); Luis Antonio Ribot García, “La construcción del camino de Valencia en el siglo XVIII”, *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, nº 1 (1979): 175-230; Gregorio Pemán Torres, *Los caminos de Cataluña en la primera mitad del siglo XVIII. Una infraestructura viaria preindustrial*, Tesis doctoral inédita (Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 1986); María Eugenia López Lambas, *El Camino Real de Galicia. Aspectos Jurídicos*, Tesis doctoral inédita (Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 1995). Véase también: Manuel García Fuentes, *El camino de acceso a Galicia en el siglo XVIII* (A Coruña: Diputación A Coruña, 1987); Jesús González de Chávez Menéndez, “Los caminos de Canarias en el siglo XVIII”, en *Caminería hispánica: actas del V Congreso Internacional de Caminería Hispánica celebrado en Valencia (España), julio 2000*, coord. Manuel Criado de Val, vol. 2 (Madrid: AACHE, 2002), 985-994. Juan Antonio García González y Leandro García González, “Los caminos en Extremadura a finales del siglo XVIII”, *Caminería hispánica: actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, coord. Manuel Criado de Val, vol. 1 (Madrid: AACHE, 1996), 215-234.

26. Raúl Ruiz Álvarez, “El estudio de los caminos en la España Moderna. Reflexiones historiográficas”, *Revista de la CECEL*, 23, Los caminos de España (2023): 203-232.

de Portugal. Dicho mapa se divide en sexmos, lo que en un futuro nos ayudará a organizar los datos, pues el devenir histórico de las jurisdicciones es vital para poder entender las dinámicas que configuran los juegos del intercambio. Sobre la cuestión existe alguna literatura²⁷.



Ilustración 1. Mapa de Ávila de Tomás López. Fuente: Biblioteca Nacional de España.

27. Francisco Javier Lorenzo Pinar (texto) y José Ignacio Izquierdo Misiego (cartografía), “Términos redondos y despoblamiento de Ávila al inicio de la Edad Moderna”, *Studia Zamorensia*, 6 (2002): 255-270. Véase también Juan José de Montalvo, *De la historia de Arévalo y sus sexmos* (Valladolid: Imprenta Castellana, 1928).

En el *Repertorio de Menezes* se documentan los siguientes itinerarios, extraídos de Uriol Salcedo²⁸:

De Ávila a Zamora, el recorrido discurre al norte de la actual carretera nacional que une Ávila con Salamanca hasta llegar a Villaflores; desde allí sigue por Cañizal, Fuentesauco, Argujillo y Jambrina, aproximándose al trazado de la carretera comarcal número 605.

De Ávila a Torrijos, el camino atraviesa la cordillera Central por el puerto de Paramera, antes de Barranco, y cruza el río Alberche por el puente del Congosto, mencionándose la existencia de una nueva venta, la Venta de los Toros de Guisando; este itinerario sigue un trazado similar al de la carretera nacional que actualmente conecta Ávila con Torrijos.

De Ávila a Segovia, el trazado coincide con el de la actual carretera nacional que une ambas capitales, pasando por Villacastín, Mediana y Aldeavieja.

Las hospederías, como ventas, mesones y posadas, han sido poco estudiadas en la historiografía modernista, aunque su función estaba estrechamente relacionada con el estado de los caminos y el bienestar de los viajeros. Estas infraestructuras ofrecían descanso y aprovisionamiento a quienes transitaban por los precarios caminos, y a partir del reinado de los Reyes Católicos comenzaron a regularse mediante disposiciones que promovían su construcción en áreas despobladas. Las tasas de venta de aprovisionamientos y las exenciones fiscales también fueron reguladas. Aunque pocos estudios han abordado este tema, se destacan las investigaciones de José María Sánchez Diana, Agustín Sánchez Rey, María de los Ángeles Pérez Samper en términos generales²⁹, y los de Raúl Ruiz Álvarez y M.^a Aurora Molina Fajardo para el reino de Granada³⁰.

28. Alonso de Menezes, José Ignacio Uriol Salcedo, *Repertorio de Caminos* (Madrid: Ministerio de Educación y Ciencia, 1976).

29. José María Sánchez Diana, “Viajes, Viajeros y Albergues en la España de los Austrias”, *Chronica Nova*, n° 8 (1973): 21-25; Agustín Sánchez Rey, “Un antiguo precedente de las áreas de servicios. Las ventas del camino”, *Revista de Obras Públicas*, n° 3 (noviembre, 2002): 55-64; M.^a de los Ángeles Pérez Samper, “Ventas, posadas y mesones en la España Moderna”, *Estudios de Historia Moderna. Homenaje a la doctora María Isabel Pérez de Colosía Rodríguez* (Málaga: Universidad de Málaga, 2006, 391-424).

30. Raúl Ruiz Álvarez, “Ventas, mesones y posadas en el reino de Granada (s. XVIII)”. *Chronica Nova*, 46 (2020): 309-345; “Las hospederías en el litoral de Reino de Granada: *Los mesones de Motril en el Catastro de Ensenada*”, *Baetica. Estudios Historia Moderna y Contemporánea*, 39 (2019): 251-283; y “Ventas y mesones en los caminos del Valle de Lecrín y La Alpujarra”, *Tiempos Modernos*, 41 (2020): 120-153. Véase para el siglo XVI: M.^a Aurora Molina Fajardo, “Por los caminos del siglo XVI. El hospedaje en la senda Granada-Motril a su paso por el Valle de Lecrín”. *Chronica Nova*, 47 (2021): 329-357.

Fuente y metodología

Respecto a la fuente, no sería muy atrevido afirmar que Concepción Camarero Bullón nos abrió un sinfín de posibilidades para la investigación a partir del Catastro del marqués de la Ensenada³¹. También lo hizo en lo referente al transporte. Su capítulo «Lo industrial-comercial y lo personal»³², a través de la fijación de las utilidades a la arriería y la carretería, nos proporcionó una categorización de los oficios relacionados con el transporte según sus especies de ganado (mayor y menor), la distancia (larga y corta) o el transporte organizado en las cuadrillas de carreteros. El Catastro del Marqués de la Ensenada es ampliamente reconocido como una fuente crucial de información, utilizada tanto por historiadores como por geógrafos, y ha experimentado una renovación de interés en estudios interdisciplinarios recientes³³.

Para este trabajo ha sido fundamental analizar y cruzar los datos de los diferentes niveles documentales que han llegado hasta nuestros días de las 319 localidades que componen la actual provincia de Ávila³⁴. Hay que tener en cuenta que, de las 319 localidades, pertenecen a las antiguas provincias de Ávila (241), Salamanca (64), Segovia (2) y Toledo (12). La información analizada incluye el

31. Desde finales de los años 80 la extensa producción de Concepción Camarero Bullón ha estado marcada por su carácter innovador y por el conocimiento en profundidad del Catastro del Marqués de la Ensenada, tanto de su confección como de sus características, ventajas y limitaciones. Sería imposible detenerse en pormenorizar cada una de sus obras, por lo que nos referiremos solo a algunas: *El debate de la Única Contribución. Catastrar las Castillas 1749* (Madrid: Tabapress, 1993). Como coautora con Amparo Ferrer Rodríguez y Juan Gámez Navarro, “El proceso de elaboración del Catastro de Ensenada en el Reino de Jaén”, *CT Catastro*, nº 43 (2001): 93-136; con Ángel Ignacio Aguilar Cuesta: “La Cartografía, instrumento para conocer el territorio, planificar y gestionar las reformas en la España del siglo XVIII”, *Manuscripts: Revista d'història moderna*, vol. 42 (2020): 157-178; y “Catastro, sitios reales, bienes y rentas del rey en el siglo XVIII”, *Espacio, tiempo y forma. Serie VI, Geografía*, Tomo 12 (2019): 31-62.

32. Camarero Bullón, *Burgos y el Catastro de Ensenada*. (Burgos: Caja de Ahorros Municipal, 1989), 281-315.

33. Marta Marín Sánchez y Margarita M. Birriel Salcedo (eds.), *Problematizar el Catastro* (Granada: Comares: 2022).

34. Sobre los niveles documentales del Catastro de Ensenada remito a Concepción Camarero Bullón, “Vasallos y pueblos castellanos ante una averiguación más allá de lo fiscal: el Catastro de Ensenada, 1749-1756”, en *El Catastro de Ensenada. Magna averiguación fiscal para alivio de los vasallos y mejor conocimiento de los reinos: 1749-1756*, coord. Ignacio Durán Boo y Concepción Camarero Bullón (Madrid: Ministerio de Hacienda, Centro de Publicaciones y Documentación, 2002), 113-388. Especialmente la página 139. <http://www.eurocadastre.org/pdf/documents/camarero2esp.pdf>. Véase también de la misma autora: “Por qué y para qué un catastro”, en *El Catastro de Ensenada. Magna averiguación fiscal para alivio de los vasallos y mejor conocimiento de los reinos (1749-1755): Comarca vitivinícola de Cigales, 1751-1752*, coord. Tomás Moreno Bueno, Concepción Camarero Bullón y Julio Fernández Portela (Madrid: Dirección General del Catastro, 2018), 11-19. Portal de Archivos Español, Catastro de Ensenada: <http://pares.mcu.es/Catastro/>.

Libro Original Preventivo, el Libro Original Eclesiástico, el Libro Original Secular y el Libro Original Secular Personal, aunque lamentablemente no se conservan las Relaciones Juradas Individuales, que fueron realizadas al inicio del proceso.

El Libro Original Preventivo contiene los autos y diligencias de la operación catastral, así como certificaciones y memorias de los peritos; también incluye las conocidas Respuestas Generales. Estas fueron elaboradas en respuesta a un cuestionario de 40 preguntas, con copias conservadas en el Archivo General de Simancas y los Archivos Provinciales de Ávila, Toledo, Segovia y Salamanca. En nuestro análisis, las Respuestas Generales de las 319 localidades de Ávila nos han permitido trazar un mapa sobre las hospederías y el transporte, con especial atención a las respuestas de las preguntas 29ª y 32ª, que proporcionan información clave sobre estos temas³⁵.

El Libro Original Eclesiástico recoge los datos de los Estados Locales de Eclesiásticos, y los Libros de Cabezas de Casa y Lo Real de Eclesiásticos. Este tipo de documentación, al no estar separada por hogares y bienes, ha requerido una revisión minuciosa debido a su complejidad. Y, aunque en los Eclesiásticos no estarían regulados por el personal (de ahí que no haya Libro Original Personal), es de destacar cómo en Ávila el trabajo, por un lado, ordena los libros y por otro supone un juego de búsqueda y anotaciones a lo largo de la fuente. De hecho, no se anotaron en los abecedarios, ni en los títulos de cada asiento, lo que dificulta enormemente la búsqueda, teniendo que realizar un vaciado completo de una documentación, que, por su extensión, nos llevaría años de trabajo. Posiblemente, este sea el motivo de los escasos estudios comparativos de ciudades amplias o de territorios con varias poblaciones.

El Libro Original Secular que comprende los asientos de las personas con bienes en cada localidad, ha sido igualmente relevante en nuestro estudio, registrando datos como el nombre, edad, profesión y familia de las cabezas de casa, así como los bienes que poseían, incluidas las propiedades industriales y comerciales.

Los Estados Provinciales, formados a partir de la suma de los Estados Locales, nos han permitido corroborar la información y verificar cálculos, particularmente en lo que respecta al transporte arriero y carretero. Estos datos han sido extraídos del Archivo Histórico Nacional y han sido fundamentales para nuestra investigación, ya que ofrecen una visión detallada del producto y la regulación de estas actividades en distintas localidades del reino. Se ha consultado la Letra E que recoge toda la riqueza real, salvo las tierras. Está compuesto por un importante número de partidas, de las que solo nos centraremos en la utilidad de los mesones, que como se sabe se estableció en su valor de renta; y la letra F que recoge las

35. 29ª. Cuántas tabernas, mesones, tiendas, panaderías, carnicerías, puentes, barcas sobre ríos, mercados, ferias, etc. hay en la población; 32ª. Si en el pueblo hay algún tendero de paños, ropas de oro, plata y seda, lienzos, especería u otras mercaderías, médicos, cirujanos, boticarios, escribanos, arrieros, etc. y qué ganancia se regula puede tener cada uno al año.

utilidades del ramo industrial-comercial, en concreto centrándonos en las categorías del transporte.

EL SISTEMA DE HOSPEDAJE

El cruce de documentación, en concreto del Estado provincial de la letra E para el valor fiscal de las hospederías y de la letra F para el cálculo de utilidad del oficio de mesonero, junto a las Respuestas Generales de las 319 localidades analizadas nos arrojan una primera muestra significativa para el análisis de estos servicios: 113 localidades con diferentes tipologías (Anexo I). Todas responden a un carácter urbano: mesones y casas-posadas sin que se registren infraestructuras en el camino, salvo dos excepciones. Estos casos son los de Almazara, localidad con tan solo dos vecinos donde se registra una casa mesón con el nombre de Venta que pertenece al marqués de Cerralbo, Almarza y Flores de Ávila, titular del señorío, y que le puede producir 900 reales anuales. La ejerce Miguel Luengo, al que le consideran una ganancia de 2.000 reales de vellón³⁶. El segundo caso es el de Padiernos donde se registra una “venta-mesón” en el medio de los dos barrios. Propia del cabildo mayor de Ávila, la habita Juan Morales, quien tendrá la misma utilidad por su trabajo que el anterior³⁷. Este es el único caso de servicio en el camino documentado hasta ahora, lo que lo convierte en un punto significativo de análisis para categorizar los tipos de hospedaje en la antigua provincia de Ávila. Posiblemente porque la importante red de caminos entre localidades y núcleos urbanos permitieran el trayecto de lugar a lugar sin necesidad de descanso.

Por tanto, la primera idea es una red tupida de hospederías que garantiza el servicio en la provincia. Veamos los datos: grosso modo se han contabilizado 257 hospederías distribuidas en las 113 localidades. Dichas infraestructuras se dividen en dos categorías principales, ambas urbanas: mesones y casas públicas de posada. Los mesones, siendo los más prevalentes con un total de 231 registros, parecen ser la forma más tradicional y extendida de alojamiento. Por otro lado, las casas públicas de posada, aunque menos comunes con solo 26 casos, podrían indicar una especialización en servicios de hospedaje. Es importante considerar que la terminología utilizada en los registros puede reflejar diferencias en las características de los establecimientos que no son evidentes a primera vista, o simplemente responder al uso local.

36. Archivo General de Simancas (AGS), Dirección General de Rentas (DGR) 1ª Remesa, Catastro de Ensenada (CE), Respuestas Generales (RG), Almarza, Libro (L)1, folios (ff.) 203v-204r.

37. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Padiernos, L7, f. 188r.

Tan solo 5 localidades registran más de 5 hospederías: Peñaranda de Bracamonte cuenta con 37 mesones³⁸. Si nos detenemos en ellos podremos observar la heterogeneidad existente tanto en la utilidad de la infraestructura, que recordamos respondía a su alquiler o a si estuviese alquilada, como en la del trabajo en los mismos que, aunque indica una persona refiriéndose normalmente al jefe o jefa del hogar, ya pudimos observar para el sur peninsular cómo la familia se traslada a estos establecimientos contribuyendo a las diferentes labores que en ellos se desempeñaban³⁹. La mayoría se concentran en la calle del Carmen (13,51%) y la calle de nuestra Señora (10,8%). En cuanto a la propiedad, el 81.08% de los mesones son de propiedad secular y el 18.92% restante pertenece a eclesiásticos, principalmente conventos u obras pías. El 21,62% es registrado a mujeres mientras que el 32,43% a varones (resto a herederos e instituciones), en consonancia con la designación del cabeza de casa, variando las utilidades desde mesones que generan 100 reales como el que, propio de los herederos de José Pérez, de habitación alta y baja, lo tiene arrendado José Castro en dicha cantidad, hasta aquellos que alcanzan 950 reales como el propio de las obras pías de Juan Lorenzo Polo que tiene arrendado Agustín Rodríguez. Este amplio rango refleja la influencia de factores como la ubicación, tamaño y calidad del inmueble que influiría en la rentabilidad para calcular su arrendamiento. En cuanto a la explotación, al igual que en el reino de Granada⁴⁰, un mayor porcentaje, en este caso el 67.57% de los mesones, son explotados mediante arrendamientos, mientras que el 32.43% son administrados personalmente por los propietarios. Aunque los mesoneros masculinos, con un total de 25, dominan numéricamente el oficio, generan el 57.46% del total de las utilidades del trabajo. En contraste, las mesoneras, que suman 12 en total, aunque menos frecuentes, cuando gestionan su negocio, aportan un 11.87% al total de utilidades generadas. Sobre esta cuestión habrá que volver pues las dinámicas de género y de familia en la gestión del servicio influyen significativamente en el desarrollo de las estrategias económicas y, en definitiva, de la subsistencia. De hecho, los datos revelan desigualdades notables entre los géneros. Por ejemplo, entre los mesoneros, Francisco Lorenzo y Agustín Rodríguez, ambos varones y arrendando mesones, se destacan con utilidades de 2.300 reales cada uno. En contraste, las mesoneras, aunque en menor número, muestran un desempeño impresionante en términos de eficiencia y rentabilidad. Josefa Cobos, una mesonera que gestiona su mesón personalmente, logra generar 600 reales, mientras que otra mesonera, identificada como la administradora personal de su propiedad (Agustina Sánchez), alcanza los 900 reales.

38. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Peñaranda de Bracamonte, L7, f. 53r-60v.

39. Ruiz Álvarez, "Ventas y mesones en los caminos del Valle de Lecrín y La Alpujarra (s. XVIII)".

40. Ruiz Álvarez, "Ventas, mesones y posadas en el reino de Granada (s. XVIII)"

Le sigue Arévalo⁴¹, donde se registran 13 mesones que reflejan una diversidad tanto en términos de gestión como de propiedad. Las utilidades anuales de mesoneros varían entre los 2.000 reales que le produce a José Madrid, quien arrienda el mesón de la plaza del Arrabal, con planta alta y baja, a Matías López o los 400 reales que podrá ganar Alonso Palomo por administrar su mesón. Tan solo se registra una mesonera, Francisca García, quien administra su propio mesón en la calle de los Descalzos y podrá obtener hasta 800 reales.

En la ciudad de Ávila⁴², el servicio se compone de cinco mesones y tres casas públicas de posada. Los cinco mesones, incluyendo tres bajo la propiedad del Cabildo de la Catedral, uno administrado por la capellanía de Don Manuel Rodríguez de Carmona y otro perteneciente al vínculo de Melchor Sánchez, destacan por la variedad en sus utilidades, que oscilan entre los 300 ducados para Blas de Bracicorto que sirve el Mesón de la Fruta y 1.800 reales para Pedro Conde y Juan de Encinar, que tienen arrendados el Mesón del Toro y el Mesón de la Plaza del Mercado Grande, respectivamente. Estas cifras sugieren diferencias significativas en la ubicación y la gestión de los establecimientos, con mesones en puntos neurálgicos como el Mercado Chico y el Mercado Grande generando mayores ingresos. Además, la presencia de tres casas de posada en la calle detrás de la capilla de Mosén Rubí, todas arrendadas y con utilidades que varían entre 550 y 630 reales, indica un modelo de negocio enfocado en el arrendamiento.

En Navas del Marqués⁴³, se documentan seis mesones con utilidades que oscilan entre 200 y 1.000 reales anuales, destacándose el Mesón de la Vola y el Mesón de las Dos Puertas y de la Fruta. El primero, co-propiedad de Francisco Félix de Segovia y Jerónima Becerril, y gestionado en arrendamiento por Francisco Berdugo, está estratégicamente ubicado en la Calle Real y genera hasta 1.000 reales anuales. En contraste, el segundo, propiedad y gestionado por Juan Hajada y Gorilla, reporta 200 reales anuales. Un caso particular es el Mesón de la casa de Marimozza, cerrado y bajo la administración de la obra pía de Fernando Díaz; de reabrirse, se estima que podría generar 700 reales anuales. Además, el Mesón de la Clara, situado en el puente de la villa y propiedad de los herederos de Manuel de la Peña, arrendado a Miguel Mayoral, produce 850 reales anuales. Por otro lado, la villa de Calzada de Oropesa cuenta con cinco

41. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Arévalo, L1, f. 149v. Véase también Ángel Cabo Alonso (introducción), *Arévalo 1751 según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada*. (Madrid: Tabapress, 1991).

42. Nicolás Sánchez-Albornoz y Aboín (Introducción), *Ávila según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada* (Madrid: Tabapress, 1993).

43. Gonzalo Martín García e Ignacio González Tascón (Introducción), *Las navas del marqués, 1751. Según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada* (Madrid: Tabapress, 1993).

mesones⁴⁴, donde la utilidades varían de 500 a 1.500 reales, siendo el mesón de Juan Hidalgo el más rentable.

Con 4 hospederías registramos seis localidades: mesones en Baldemaqueda (Madrid), Nava el Peral, Cebreros, Pajares, Barraco donde coincide toda la propiedad en manos de mujeres: Ana Sánchez a quien consideran 2.370 reales, Lorenza Cazorlas con 2.500, María Sacristán, 790 y Ana Portugal 1.080⁴⁵. En cuanto a casas de posada, Muñana registra las de Tomás García (300 rv), Juan González (300 rv), Juan Jiménez (200rv) y Antonio Jiménez (200 rv)⁴⁶.

Le siguen 18 localidades con 3 hospederías: Aldeaseca, Arevalillo, Cuebas, Herradon, Horcajo de las Torres, Mancera de Arriba donde uno de los mesones propio de Segundo Sánchez no le da utilidad por su mucha pobreza e imposibilidad de huéspedes, siendo las otras utilidades bajas (240 reales al de Pedro de Águila y 100 al de Manuel Bálzquez)⁴⁷. Del mismo modo, a Menga Muñoz, Mombeltran, Oropesa, Sanchidrian, Santo Domingo de las Posadas, Sinlabajos (donde anota mesón o casa posada como sinónimos), El Tiemblo, Torralba de Avajo, Velaios, Ventas de San Julián, Villanueva de Aceral y Villarejo⁴⁸. Todas registran mesones a excepción de Aldeaseca y Villarejo. En Aldeaseca se anotan 3 casas de posadas. A cada uno de sus habitantes se le regulan 300 reales, pues se hacen cargo muy al por menor de la cebada, paja y demás que consumen. Además, satisfacen 84 reales por alcabalas que sirven para el efecto de carnicería⁴⁹. En Villarejo, también 3 casas de posadas que posteriormente nomina como Mesón propio de Jerónimo Cano (400 rv), Mesón de Joaquín Gómez (320 rv) y Mesón de Ambrosio Blázquez y Lope García (150 rv)⁵⁰.

44. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Calzada de Oropesa, L3, f. 548r.

45. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Baldemaqueda, L 2, ff. 220v-220r; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Cebreros, L9, f. 764r-v; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Navalperal, L6, f. 63v-64v; y AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Barraco, L 2, ff. 363v-364r; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Pajares, L7, ff. 545r-546r.

46. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Muñana, L5, f. 195r-v.

47. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Aldeaseca, L1, f. 363v; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Arevalillo, L1, f. 306v; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Cuevas del Valle, L3, f. 653v; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Herradón, L4, ff. 531v-532r; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Horcajo de Torres, L4, ff. 585v-586r; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Mancera de Arriba, L5, f. 625r-v.

48. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Mengamuñoz, L5, ff. 437r-438v; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Mombeltrán, L5, ff. 391r-392v; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Oropesa, L6, ff. 492r-493r; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG El Tiemblo, L9, ff. 195v-196r; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG, Sanchidrian, L8, f. 719r; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Santo Domingo de Posadas, L8, ff. 56v-57r; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Ventas de San Julián, L 9, ff. 134v-135r; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Torralba de Oropesa, L9, ff. 78v-79r; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Velayos, L9, ff. 372v-373r; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Villanueva de Aceral, L9, f. 665v; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Sinlabajos, L8, f. 630r; y AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Villarejo, L9, f. 554v.

49. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Aldeaseca, L1, f. 363v.

50. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Villarejo, L9, f. 554v; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Belmonte la Hija de Dios, L2, f. 122r; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Berlanas, L 2, ff. 480v-481r;

25 localidades registran 2 espacios de alojamiento: Adanero, Belmonte la Hija de Dios, Berlanas, Blasco Sancho, Cabezas del Pozo, Candeleda, Corchuela, Fontiberos, Fuente el Sol, Gordo, Lomoviejo, Madrigal, Mediana, Mingorria, Muñosancho, Muriel, Orbita, Palacios de Goda, Puente del Congosto, Rágama, Salbadiós, San Esteban del Valle, Santo Thome de Zabarcos, Villatoro y Viñegra de Moraña⁵¹. Todas mesones a excepción de Belmonte La Hija de Dios, donde hay dos casas de posada, que la una la tiene Manuel Prieto a quien consideran le producirá 400 reales al año y la otra la tiene Eufrasia Martín, vecina de este concejo a quien regulan 200 reales⁵²; el Gordo donde se registran dos casas posadas que solo sirven para el acogimiento de pasajeros sin paja ni cebada y que le darán de utilidad a Francisco Galindo 60 reales y a Blas Casas 100 reales⁵³; y San Esteban del Valle con dos casas posada en esta villa una de Águeda Núñez quién la beneficia, y la otra de Josefa Carrasco que la tiene arrendada al oficial contador . Y por no ser la villa de paso les contemplan de corta utilidad 250 reales a cada una⁵⁴. Si nos detenemos en la localidad de Adanero, con 172 vecinos, anotamos dos mesones. Uno perteneciente a Manuel Puebla, que lo trabaja él mismo pudiendo ganar al año 1.100 reales de vellón; y un segundo perteneciente a Teresa Juguero, de estado viuda con el que podrá ganar 350 reales al año⁵⁵. El primero, Manuel Puebla, como se ha mencionado, es de oficio mesonero y tiene 47 años formando un hogar con Isabel Martín, de 46 y sus hijos José de 23, Roque de 16, Manuel de 9, Estefanía Teresa de 21. Además, convive un huérfano de padre de 10 años, Manuel Villaverde. Sabemos que la casa mesón

AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Blascosancho, L2, f. 23v; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Cabezas del Pozo, L3, f. 518r; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Candeleda, L3, ff. 322v-323v; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Corchuela, L3, f. 677r-v Archivo Histórico Provincial de Toledo (AHPTO), CE, Libro de lo Real y Cabezas de Casa Corchuela, H-216, ff. 16r-21r; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Fontiveros, L4, f. 119v; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Fuente del Sol, L4, ff. 226v-227r; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG El Gordo, L4, ff. 448v-449r; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Lomoviejo, L4, f. 718r-v; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Madrigal de Castilla, L5, ff. 544r-545v; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Mediana, L5, ff. 44v-45r; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Mingorria, L5, ff. 67v-68v; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Muñosancho L5, ff. 93v-94r; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Muriel, L5, ff. 579v-580r; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Órbita, L6, ff. 554r-554v; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Palacios de Goda, L 7, ff. 513v-514r; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG, Puente de Congosto, L7, ff. 319v-321v; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Rágama, L 7, f. 614r; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG, Salvadios, L8, ff. 655v-656r; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG, San Estéban del Valle, L8, f. 593r-v; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Santo Tomás de Zabascos, L8, f. 174r-v; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Villatoro, L9, f. 479r; y AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Viñegra de Moraña, L9, f. 588r.

51. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Adanero, L 378, f. 397v.

52. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Belmonte la Hija de Dios, L2, f. 122r.

53. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG El Gordo, L4, ff. 448v-449r.

54. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG, San Esteban del Valle, L8, f. 593r-v.

55. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Adanero, L 378, f. 397v.

de su propiedad tenía 16 varas de frente y 18,5 de fondo⁵⁶. La segunda, Teresa Juguero, es viuda de Ignacio Paxares. Con 30 años, en el libro de Cabezas de Casa se le anota el oficio de mesonera. Convive junto sus hijos, Manuel Pajares, de 17 años, Francisco de 4, María de 6 y Jerónima de 1,5⁵⁷. Por tanto, insistimos en la importancia del hogar del trabajo, en los términos que ya propuse en otros trabajos. El resto (53) solo cuenta con un mesón (45) o casa de posada (7).

Antes de terminar este apartado, me interesa presentar el peso del trabajo de mesoneros en el total del industrial del municipio, lo que nos indicará el grado de especialización de la propia localidad en el servicio o si se disemina. Así, por ejemplo, es significativo en Almarza, que el lugar, como ya vimos, es de paso y el trabajo en el mesón ocupa el 100% del industrial comercial; o el caso de Ventas de San Julián con el 70%; o Palaios con el 60%. Sin embargo, la mayoría estarán por debajo del 20%, difuminándose en las localidades más pobladas como el propio Ávila (1,36%) o Rasueros (0,27%). En definitiva, el peso de este oficio en el general industrial, tan solo supondría un 0,27% debido a dos cuestiones: el servicio se garantiza con pocas infraestructuras en las localidades donde la familia trabaja y se suele registrar 1 mesonero/a por cada una de las hospederías.

TRABAJO Y TRANSPORTE

El transporte terrestre juega un papel crucial en los intercambios donde la fuerza animal y humana, junto a la tecnología definirá un duro oficio en el camino y configurará numerosas categorías con un sinfín de singularidades que se pueden sintetizar en carretero y arriero. De hecho, en la provincia de Ávila, los Estados Provinciales no registran carretero, lo que no significa que no se transportara con carretas, sino que posiblemente estaría contabilizado en el de arrieros. En las Respuestas Generales tan solo hemos contabilizado este oficio en Oio Quesero. Es el caso de Bernabé Blázquez, quien trajina con tres carretas por lo que le regulan 300 reales a cada una de ellas. También hay un arriero que trajina en cobre a quién se le consideran de útil 1.800 reales de vellón.⁵⁸

Por tanto, en la provincia de Ávila se registran mayoritariamente arrieros, sin que podamos determinar una arriero puro en un régimen de pluriactividad que queda reflejado en la fuente, pues también comercian⁵⁹. Por ejemplo, en

56. Archivo Histórico Provincial de Ávila (AHPAV), Catastro de Ensenada (CE), Respuestas Particulares (RP), Arévalo, ff. 43v-44r.

57. AHPAV, CE, RP Arévalo, ff. 44r-44v.

58. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Burgohondo, L2, ff. 325v-326r.

59. En la provincia de Ávila encontramos la figura de arriero ordinario: dos arrieros ordinarios de Arévalo a Madrid (de los 15 que registra), Simón García y Pedro Herrera, que ganan cada uno

Fuente del Año hay un arriero con dos caballerías mayores y siete menores que le consideran de utilidad anual 1.000 reales por ser poco lo que “trajina y comercia”. En este caso apunta a esa doble función que tanto me ha preocupado en la investigación: si solo transportistas, si también comerciantes y cómo se organiza este transporte en un sistema de empresa familiar. De hecho, con la construcción de algunas redes de arrieros rurales estamos comprobando la influencia, contactos, comercios, etc. con las que cuentan. Sin embargo, realizar este tipo de trabajos está siendo muy complicado debido a la dificultad de seguir la red es en muchas ocasiones, imposible⁶⁰. Otro ejemplo, en Lomoviejo, donde hay cuatro arrieros que transitan y portean, distinguiendo los que solo transportan y los que también comercian: así, Carlos Rubio y Pablo comercian, el primero con 7 caballerías “con que comercia” le consideran 1.000 reales y al segundo, con 9 caballerías, 1.200. Los restantes solo portean: Marcos García, por 6 caballerías con que transita, 500 reales, y Francisco Rubio, en compañía de Francisca de Villanueva, su comadre, por lo mismo y 9 caballerías con que transita y portea, 1.000 reales⁶¹. Sobre las funciones de dicha Francisca o de estas mujeres se debe profundizar; no obstante, el Catastro no será la fuente más apta para ello. Y por último otro ejemplo, que enfoca a la importancia del territorio, la industria y el campo, pues el transporte pese a estar muchas veces invisibilizado en los registros tras otras categorías como jornalero, labrador u otras profesiones que se complementan recíprocamente, es vital en el día a día. Así queda evidenciado en Mombeltrán, donde hay 52 vecinos “divertidos” en la arriería, sin otro comercio ni trato que el sacar a vender los frutos que produce el término. Para ello emplean 60 caballerías mulares cuyo útil de cada una son 350 reales; seis caballos cuyo útil es de 200 reales y 25 jumentos que la de cada uno son 75 reales⁶².

Otro de los debates, teniendo en cuenta la pluriactividad, es que este oficio fuese estacional dependiendo, especialmente de los ciclos agrarios. Sin embargo, el Catastro tendió a registrar un oficio, el principal, por lo que los arrieros registrados son las familias que cuentan en el transporte con su ingreso más representativo (no tiene que ser el más alto, no olvidemos que a las mujeres no se les contabiliza el personal y muchas actividades económicas del día a día no se contabilizan). Sin embargo, hay recurrentes notas a que no transportarían

3.000 reales. En Ángel Cabo Alonso (introducción), *Arévalo 1751 según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada*. (Madrid: Tabapress, 199), 165-166.

60. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Fuentes del Año, L4, f. 246r. Véase: Raúl Ruiz Álvarez, “Lazos personales y redes sociales en la arriería: el testamento de José Franco”, en *Los entramados políticos y sociales en la España Moderna*, coord. por José María Imízcoz Beunza, Javier Esteban Ochoa de Eribe, y Adonia Artola Renedo (Vitoria: FEHM, 2023), 2081-2097.

61. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Lomoviejo, L4, f. 719v.

62. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Mombeltrán, L5, f. 365r-v.

todo el año. En Grajo, Martín Jiménez que trafica con cinco caballerías menores regulándole 500 reales de vellón al año; y Pedro Núñez, quien lo hace con dos menores considerándole de utilidad 200 reales. Señala que dichos arrieros no son continuos en el ejercicio⁶³.

Centrándonos en el análisis de las utilidades registradas, he analizado 95 localidades de un total de 319 estudiadas, donde se registra actividad arriera (Anexo II). Esto me ha permitido clasificar dichas localidades en tres categorías basadas en percentiles del porcentaje de representación: Mayor peso (más del 30%), Peso medio (entre 20-29%) y (menos de 18%), según los percentiles 33 y 66 del porcentaje de arrieros respecto al total de la letra F. No obstante, la población de dichas localidades, al igual que en el oficio de mesonero, diseminará y ampliará las categorías laborales de cada una.

De mayor peso contamos con 28 localidades que muestran una alta especialización en el transporte terrestre, indicando una dependencia significativa de esta actividad dentro del sector industrial-comercial, en la mayoría de ocasiones, determinada por el número de vecinos registrados. Son los casos de Villarejo (150,5 vecinos) donde hay distintos arrieros para el tráfico de frutos (77,37%)⁶⁴, o Cabizueta (50,33%). Entre los 48 vecinos de Cabizueta se contabilizan cuatro arrieros que podrán ganar con cada bestia menor 300 reales al año y cada mayor 500⁶⁵. En el Estado Local de la Letra F se calculan 6.100 reales a los 4 arrieros, de los 12.120 reales y 5 maravedíes que suma este ramo⁶⁶. El registro de la pluriactividad dificulta leer el documento, lo que no significa que no estén. De hecho, se registran como labradores. Veamos algunos ejemplos: Leandro Martín, es labrador de 38 años. Está casado con Feliciano de 32 y compone su hogar junto a ella y sus dos hijas, Agustina Martín de 10 años y María de 2. Registran una casa de vivienda baja en la calle pública con 8 varas de frente y 10 de fondo, que arrendada valdría 25 reales. Entre los ganados cuenta con una vaca para el ministerio de la labranza, una novilla y dos cerdos. Además, ejerce el oficio de arriero para cuyo ejercicio tiene un macho y siete pollinos, considerándosele 2.600 reales de vellón⁶⁷; Nicolás Delgado Mayor, labrador de edad de 58 años casado con Estefanía González de 60 y con tres hijos: Francisco Delgado de 21 años, Águeda de 18 y Paula de 13. Además, cuenta con dos criados para el ministerio de la labranza, Mateo Tapia de 24 años y Manuel Herráez de 22; y una criada llamada Isabel de Tapia de 10 años. Cuenta propiedades y ganado y ejerce el oficio de arriero y tiene para esta labor una mula, un macho, un caballo,

63. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Grajo, L4, f. 324v.

64. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Villarejo, L9, ff. 554v y 555r.

65. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Cabizueta, L3, f. 112v.

66. AHPAV, CE, Estados Locales Cabizueta, H-188.

67. AHPAV, CE, Libro de lo Real y Cabezas de Casa de Cabizueta, H-188, ff. 210r-213r.

una yegua y cinco pollinos, calculándole de utilidad 3.500 reales. Además, se calculan 540 reales por el personal de un hijo⁶⁸. Datos que nos alejan del transportista pobre, pese a que estén en la base de la pirámide.

De peso medio se anotan 11 localidades, como Valdeverdeja (18,72%) donde hay 20 vecinos (de 341) empleados en la arrierías con 10 caballerías mayores y 69 menores, regulándole anualmente a cada mayor 130 reales y a la menor 65 reales⁶⁹; Blascosancho (21,03%), con 8 arrieros-trajineros entre sus 59 vecinos, que suman un producto de 4.100 reales⁷⁰; o Santa Cruz de Pinares (16,78%), que cuenta con una población de 63 vecinos -29 labradores, 9 ganaderos incluyendo uno de sesenta y cuatro, 8 artistas, 9 jornaleros y sirvientes, 2 vaqueros de común, un guarda del término, un cirujano, un obligado de la taberna, un sacerdote, dos ancianos, cuatro viudas labradoras, ocho sin oficio y una soltera-. De nuevo, la descripción que realiza la fuente categoriza al varón como cabeza de una economía familiar ligada a un oficio (principal) mientras que la mujer cabeza de esa economía aparece ligada prioritariamente a su estado civil. Registra tres cisqueros que transportan con solo una caballería el cisco a la ciudad de Ávila por lo que pueden ganar 600 reales por no poder hacer tantos viajes con solo una caballería. Lo recoge así “tres cisqueros que se mantienen de hacer y transportar cisco a la ciudad de Ávila, por cuyos útiles consideran 400 reales al año teniendo solo una caballería y traficando con dos, se le considera por el útil de una y media que son 600 reales por no poder hacer tantos viajes como con una, y responden.”⁷¹.

Poco peso, donde la prevalencia de otras actividades comerciales e industriales hacen que representen una pequeña fracción encontramos en 60 de las localidades, lo que no signifique que la empresa arriera o el número sea más amplio, sino que estamos relacionando economías locales. En este grupo hay grandes diferencias. Casos como los de Ávila (3,48%) donde sus 8 arrieros concentran grandes utilidades, muy por encima de la media de la provincia, con excepciones (1.600 reales). Son los casos de Pedro Conde, ordinario de esta ciudad para la corte con Madrid con una recua y seis machos al que le regulan 10.000 reales; Félix Sáez, con un macho: 800 rv; Manuel Encinal, con 9 caballerías menores: 4.700 rv; la viuda de José López Osorio, que trajina por medio de un criado con 11 caballerías menores : 6.600 rv; Francisco Sáez, con cinco caballerías mayores: 4.000 rv; Juan del Barrio, con 5 caballerías menores: 3.000 reales; Diego encinar, con 5 caballerías menores: 3.000 rv; y Juan López,

68. AHPAV, CE, Libro de lo Real y Cabezas de Casa de Cabizuela, H-188, ff. 213r-222v.

69. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Valdeverdeja, L9, ff. 570v-571r.

70. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Blascosancho, L2, ff. 25r-26r.

71. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Santa Cruz de Pinares, L8, f. 303r.

con cinco caballerías mayores: 4.400 rv⁷². O en Pedro Bernardo (2,86), que se registran 4 arrieros, cada uno con una caballería mayor se ejercita en sacar frutos del país, siendo la utilidad de esta caballería 300 reales⁷³.

Del mismo modo he analizado una muestra de 512 transportistas distribuidos en 80 localidades. Los números son bajos en la mayoría. Tan solo 7 localidades registran más de 30 arrieros: los 52 referidos de Mombeltrán, 37 Zespedosa, 36 en Pajares donde regulan un macho y mula de arriería puramente en 1.100 reales. A los machos y mulas que labran a 550 reales, un caballo en 600 reales y cada pollino en 550 reales. En Cuevas del Valle se registran 33 arrieros que el que más trae dos caballerías, la mayor parte lo son de una mayor o menor sin que ninguno tenga caudal ni trafique en otros géneros que el sacar a vender los frutos, cuya utilidad va cargada en las caballerías⁷⁴. Estas 30 caballerías mayores que sus dueños las traen empleadas en la arriería sin otro comercio que sacar los frutos del país se les considera a cada una 300 reales. Asimismo, hay 17 menores a las que le regulan 150 reales⁷⁵. En San Juan de Encinilla y Mingorria se contabilizan 32, y en Lagartera 30 que la mitad del año se emplean en el tráfico de la arriería. Los 19 primeros con caballerías menores y los restantes con menores⁷⁶

Entre 10 y 21 arrieros se anotan las localidades de Valdeverdeja con 20, Tiemblo con 18, Mamblascón con 18 y Arévalo con 15. Y entre 5-10 solo contabilizamos 13 localidades y el resto (56), con menos de 5, siendo un total de 30 las localidades en las que solo se registra un arriero. Cierro este apartado, reiterando esa pluriactividad que se observa en Montejo de la Vega, donde hay un arriero llamado Alonso Torrejón. Trajina con tres caballerías mayores y tres menores con la cuales conduce el vino para la taberna como obligado que es de ella y no hacen consideración de la ganancia que puede tener con dichas ganaderías porque se le considera como tabernero. Hemos de recordar que la Taberna contaba con un vendedor y junto a la tienda de aceite y pescado (abacería), le daba de ganancia en cada año 2.200 reales de vellón⁷⁷. En la villa de Candeleda también hay un arriero con dos bestias mayores, que solo trajina el tiempo de

72. Nicolás Sánchez-Albornoz y Aboín (Introducción), *Ávila según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada* (Madrid: Tabapress, 1993).

73. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Pedro Bernardo, L7, f. 372v; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Pajares de Adaje, L7, ff. 517r-519r;

74. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Cuevas del Valle, L3, f. 654v.

75. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Cuevas del Valle, L3, ff. 647v-648r.

76. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG, San Juan de la Encinilla, L8, ff. 634v-636r; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Mingorria, Lt, f. 68v-71r ; AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Lagartera, L4, ff. 767v-768r.

77. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Montejo de la Vega, L5, ff. 689v-691v.

frutos. Por no ser continuo el oficio le consideran únicamente 300 reales⁷⁸. O en la villa de Cebreros donde hay ocho vecinos que la mitad del año se ejercitan en la arriería de conducir vinos, aceites, frutas y algunas otras cosas⁷⁹.

UNAS NOTAS FINALES

Estoy en disposición de dibujar unas notas finales, que no son conclusiones cerradas, pues este artículo abre más que cierra problemas de discusión. El estudio del sistema de transportes en el centro peninsular durante el siglo XVIII revela la intrincada relación entre las redes de caminos y los servicios del transporte. La presencia de una red densamente tejida de caminos ha sido determinante en la configuración de las hospederías, de carácter urbano (mesones y casas-posada), que no solo facilitan el viaje hacia Madrid sino entre las localidades menores, asegurando también el acceso a los suministros.

En referencia a la economía del oficio de arriero, he podido situar la utilidad media en 1.600 reales en el centro peninsular. Refleja una posición económica más favorable en comparación con sus homólogos del sur peninsular. Sin embargo, esta cifra esconde amplias desigualdades económicas dentro del mismo grupo, señalando la existencia de arrieros con capacidades económicas muy dispares. Sobre estas desigualdades habrá que volver. En cuanto al número de transportistas, se observa que la cantidad de arrieros y otros trabajadores del transporte es suficiente para cubrir la demanda de la región, la cual está significativamente influenciada por la presencia de grandes empresas de transporte terrestre en su alrededor (especialmente las organizaciones de carreteros). Esto implica un mercado de transporte que ha sabido adaptarse a las necesidades de circulación y comercio del interior de la provincia, dando respuesta a las demandas de la misma.

En resumen, queda mucho por hacer y muchas incógnitas por despejar, lo que iremos haciendo en próximos trabajos.

78. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Candeleda, L3, f. 324r.

79. AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Cebrero, L9, f. 776r-v.

ANEXO I. HOSPEDAJE EN LA PROVINCIA DE ÁVILA (S. XVIII)

Localidad	Mesones Letra E	Total Letra E	%	Mesoneros/as	Total Letra F	%	Mesones	Casas públicas de posada	TOTAL Hospederías
Adanero	190	25.869	0,73	1460	111239	1,31	2		2
Adrada	200	21832	0,92	1000	21930	4,56	1		1
Aldeaseca	288	7951	3,62	900	17953	5,01		3	3
Almarza	900	9720	9,26	2000	2000	100,00	1		1
Alvornos	25	6315	0,40	1000	49319	2,03	1		1
Amabida	0	3038,58	-	1500	10601	14,15	1		1
Arevalillo	240	4292	5,59	2800	12381	22,62	3		3
Arevalo	4304	194967	2,21	14700	430271	3,42	13		13
Ávila	1780	229933	0,77	14288	1047383	1,36	6	3	9
Badillo	20	11866	0,17	50	31224	0,16	1		1
Baldemaqueda	400	9134	4,38	3000	12997	23,08	4		4
Barraco	120	52417	0,23	7240	69777	10,38	4		4
Barroman	60	9859	0,61	100	23671	0,42	1		1
Belmonte la Hija de Dios	0	339	-	600	19464	3,08		2	2
Berlanas	625	14374	4,35	1700	23896	7,11	2		2
Bermui de Zapardiel	80	5413	1,48	200	18857	1,06	1		1
Bermui Salinero	30	1516	1,98	70	18460	0,38		1	1
Berrocalejo	30	7925	0,38	0	6303	0,00			0
Blasco Sancho	200	5101	3,92	360	19492	1,85	2		2
Bonilla de la Sierra	100	10249	0,98	0	32919	0,00	1		1

Localidad	Mesones Letra E	Total Letra E	%	Mesoneros/as	Total Letra F	%	Mesones	Casas públicas de posada	TOTAL Hospederías
Burghondo	16	91720	0,02	100	9255	1,08	1		1
Cabezas del Pozo	300	8760	3,42	4000	24930	16,04	2		2
Calzada de Oropesa	100	9562	1,05	0	40809	0,00	5		5
Candeleda	400	43886	0,91	1800	15650	11,50	2		2
Cantaracillo	60	11376	0,53	0	12113	0,00	1		1
Cardenosa	100	29718	0,34	300	21070	1,42	1		1
Casasviejas	160	22990	0,70	0	26834	0,00		1	1
Cavizuela	60	4278	1,40	500	12120	4,13	1		1
Cisla	200	7073	2,83	1000	5943	16,83	1		1
Corchuela	200	4989	4,01	500	1930	25,91	2		2
Cuebas	100	24269	0,41	600	29128	2,06	3		3
Fontiberos	1300	31860	4,08	3850	82512	4,67	2		2
Fresnedilla	50	5217	0,96	570	9834	5,80	1		1
Fuente el Sol	300	5929	5,06	900	34936	2,58	2		2
Fuentes de año	150	16494	0,91	600	21756	2,76	1		1
Gordo	60	2098	2,86	180	23351	0,77		2	2
Gutierrezmuñoz	50	7151	0,70	600	38234	1,57	1		1
Herradon	350	17126	2,04	1300	12288	10,58	3		3
Hoio Quesero	30	9572	0,31	50	9879	0,51	1		1
Horcajo de las Torres	188	20928	0,90	1900	44783	4,24	3		3
Lagartera	50	5402	0,93	1300	69094	1,88	1		1

(Cont.)

Localidad	Mesones Letra E	Total Letra E	%	Mesneros/as	Total Letra F	%	Mesones	Casas públicas de posada	TOTAL Hospederías
Lanzahita	30	7512	0,40	400	2900	13,79		1	1
Lomoviejo	220	13714	1,60	1900	38190	4,98	2		2
Madrigal	150	29451	0,51	1300	114814	1,13	2		2
Mamblas	50	13428	0,37	300	82663	0,36	1		1
Mancera de Arriba	40	1358	2,95	360	11559	3,11	3		3
Mediana	0	2060	-	1440	34245	4,20	2		2
Menga Muñoz	500	7473	6,69	850	2761	30,79	3		3
Mijares	50	15368	0,33	150	12119	1,24			0
Mingorria	200	57317	0,35	3300	156364	2,11	2		2
Mombeltran	50	55228	0,09	4500	78906	5,70	3		3
Montejo de la Vega	80	34130	0,23	0	84272	0,00	1		1
Moraleja de Matacabras	20	5928	0,34	600	13301	4,51	1		1
Muñana	75	3346	2,24	1100	13926	7,90		4	4
Muñosancho	230	6869	3,35	1340	13596	9,86	2		2
Muñotello	40	12025	0,33	100	15569	0,64		1	1
Muriel	120	13092	0,92	1500	20158	7,44	2		2
Naharros del Puerto	55	1350	4,07	240	1122	21,39	1		1
Nava el Moral y Aldeas	50	14010	0,36	200	11853	1,69	6		6
Nava el Peral	100	9829	1,02	3900	17795	21,92	4		4
Navalalengua	20	6790	0,29	50	4670	1,07	1		1
Navamorquende	100	30638	0,33	500	40253	1,24			1

Localidad	Mesones Letra E	Total Letra E	%	Mesoneros/as	Total Letra F	%	Mesones	Casas públicas de posada	TOTAL Hospederías
Navas el Marqués	2600	154356	1,68	6600	127996	5,16	6		6
Navazepedilla	40	3478	1,15	0	0	#DIV/0!	1		1
Niharra	25	8920	0,28	200	7863	2,54		1	1
Orbita	200	6855	2,92	2200	18001	12,22	2		2
Oropesa	660	71180	0,93	1100	116947	0,94	3		3
Oyo de Pinares	80	8863	0,90	500	4060	12,32	1		1
Padiernos y Aldealabas	146	4684	3,12	2000	30445	6,57	1		1
Pajares	160	14096	1,14	3400	192057	1,77	4		4
Palacios de Goda	80	17158	0,47	2200	30198	7,29	2		2
Parrillas	370	17862	2,07	500	3850	12,99	1		1
Pedro Bernardo	128	45640	0,28	400	39790	1,01	1		1
Pedro Rodríguez	70	9091	0,77	50	6370	0,78		1	1
Pelatos	40	1020	3,92	300	500	60,00	1		1
Peñaranda de Bracamonte	7060	691752	1,02	28470	151708	18,77	37		37
Puebla de Calzadas	29	16277	0,18	30	17909	0,17			0
Puente del Congosto	150	32299	0,46	1500	44988	3,33	2		2
Rágama	200	10153	1,97	1000	84778	1,18	2		2
Rapariegos	70	10842	0,65	1000	29914	3,34	1		1

(Cont.)

Localidad	Mesones Letra E	Total Letra E	%	Mesneros/as	Total Letra F	%	Mesones	Casas públicas de posada	TOTAL Hospederías
Ríocabado	78	7322	1,07	460	68978	0,67		1	1
Salbadiós	360	5889	6,11	0	31520	0,00	2		2
San Bartolomé de Corneja	80	885	9,04	600	6981	8,59	1		1
San Bartolomé de Pinares	40	20215	0,20	500	44658	1,12	1		1
San Esteban del Valle	50	40193	0,12	500	35327	1,42		2	2
San Pedro del Arrojo	70	8482	0,83	1500	52247	2,87	1		1
San Roman	300	12188	2,46	2200	6542	33,63	1		1
Sanchidrian	300	18021	1,66	3300	84470	3,91	3		3
Santa María del Arrollo	20	2145	0,93	350	4944	7,08	1		1
Santo Domingo de las Posadas	680	10314	6,59	2400	21489	11,17	3		3
Santo Thome de Zabarcos	408	6958	5,86	1600	17516	9,13	2		2
Simlabajos	152	6614	2,30	1800	21965	8,19	3		3
Sotillo de la Adrada	150	14693	1,02	500	29028	1,72	1		1
Sotillo de las Palomas	100	5284	1,89	600	5521	10,87	1		1
Talavera la Vieja	50	23647	0,21	100	9126	1,10	1		1
Tiemblo	578	30581	1,89	2880	34685	8,30	3		3

Localidad	Mesones Letra E	Total Letra E	%	Mesoneros/as	Total Letra F	%	Mesones	Casas públicas de posada	TOTAL Hospederías
Torralba de Avajo	580	14555	3,98	3900	33091	11,79	3		3
Urracamiel	350	12280	2,85	1300	10500	12,38	1		1
Velatos	400	23127	1,73	800	94355	0,85	3		3
Ventas de San Julian	2000	6645	30,10	3500	5000	70,00	3		3
Villafranca	50	35591	0,14	300	60581	0,50	1		1
Villanueva de Aceral	90	9115	0,99	3000	22010	13,63	3		3
Villanueva del Campillo	30	16118	0,19	100	14262	0,70	1		1
Villarejo	120	23704	0,51	870	36320	2,40		3	3
Villatoro	65	10905	0,60	0	8560	0,00	2		2
Villaviciosa	620	8878	6,98	2200	5070	43,39	1		1
Viñegra de Moraña	120	5523	2,17	2000	30191	6,62	2		2
Zalanga	63	8183	0,77	0	13035	0,00			0
Zebreros	800	38238	2,09	3190	94844	3,36	4		4
Zepedilla	40	2656	1,51	1100	5750	19,13			0
Villanueva de Gómez	0	32651,18	-	1100	105810	1,04	1		1
Villaflor	190	5031,19	3,78	0	13282	0,00	1		1
Rasucos	0	12177,15	-	150	54576	0,27	1		1
TOTAL	37038	2.956.759	1,25	191298	5287230	3,62	231	26	257

Fuente: AHN, CE, Estados provinciales Letra E y F, AHPAV, CE, Estados Locales Letras E y F. Elaboración propia

ANEXO II. LAS UTILIDADES DEL TRANSPORTE EN LA PROVINCIA DE ÁVILA (S. XVIII)

Localidad antigua	Arrieros	Total F	%
Adanero	47750	111239	42,93
Adrada	4500	21930	20,52
Alvornos	14300	49319	28,99
Arevalillo	1100	12381	8,88
Arevalo	41700	430271	9,69
Aviente	400	21503	1,86
Ávila	36500	1047383	3,48
Bernui Salinero	600	18460	3,25
Vico Lozano	500	11877	4,21
Barroman	800	23671	3,38
Blasco Sancho	4100	19492	21,03
Cabezas de Bonilla	1100	6901	15,94
Horcajuelo	1200	4812	24,94
Muñohierro	950	80926	1,17
Cabezas del Pozo	1500	24930	6,02
Cordovilla	1650	14844	11,12
Cavizuela	6100	12120	50,33
Candeleda	300	15650	1,92
Cantiveros	1500	26515	5,66
Cardeñosa	3500	21070	16,61
Castellanos de Arévalo	1100	11864	9,27
Zebreros	53524	94844	56,43
Jaraices	1000	18086	5,53
Cuebas	18000	29128	61,80
Fontiberos	2200	80512	2,73
Fuentes de año	1000	21756	4,60
Gutierrezmuñoz	1800	38234	4,71
Hernansancho	3300	56913	5,80
Herreros de Suso	300	12188	2,46
Zalanga	250	13035	1,92
Madrigal	4400	114814	3,83
Villa Dey	3000	23500	12,77
Mamblas	32900	82663	39,80
Manjabalago	2400	6043	39,72
Martínez	1800	10299	17,48
Mediana	1100	34245	3,21
Mingorria	67354	156364	43,08

Localidad antigua	Arrieros	Total F	%
Arroio Castaño	700	1584	44,19
Mombeltran	26575	78906	33,68
Muñana	1350	13926	9,69
Castilblanco	500	12468	4,01
Muñogrande	5700	34581	16,48
Muñopepe	750	9469	7,92
Villamaior	2000	11243	17,79
Muñotello	1110	15569	7,13
Nava el peral	5850	17795	32,87
Navas el Marqués	19800	127996	15,47
Gordo	10700	23351	45,82
Ojosalvos	1400	2280	61,40
El Oso	2550	33360	7,64
Pajares	123250	192057	64,17
Papatrigo	6850	38470	17,81
Pasqualcobo	900	8273	10,88
Pedro Bernardo	1200	39790	3,02
Riocabado	3200	68978	4,64
Rivilla de Barajas	1100	8059	13,65
San Bartolomé de Corneja	500	6981	7,16
San Bartolomé de Pinares	5400	44658	12,09
Sanchidrian	20900	84470	24,74
San Esteban del Valle	20540	35327	58,14
San Juan de Encinilla	45600	76261	59,79
Villarejo	28100	36320	77,37
Grajos	700	8846	7,91
Morañuela	1550	8499	18,24
San Pedro del Arroio	4000	52247	7,66
Santa Cruz de Momban	3300	4725	69,84
Santa Cruz de Pinares	1200	7152	16,78
Santo Domingo de las Posadas	2500	21489	11,63
Serrada	1850	11507	16,08
Sigeres	1700	17065	9,96
Solana	3050	17531	17,40
Sotillo de la Adrada	1500	29028	5,17
Tiemblo	14100	34685	40,65
Torre	900	3731	24,12
Badillo	20250	31224	64,85
Vega de Santa María	3350	21817	15,35

(Cont.)

Localidad antigua	Arrieros	Total F	%
Velaios	45700	94355	48,43
Villanueva de Gómez	11340	105810	10,72
Villanueva de Arenal	2200	22010	10,00
Villatoro	300	8560	3,50
Viñegra de Moraña	8600	30191	28,49
Vita y Crites	2200	13581	16,20
Diegalbaro	3300	11576	28,51
Zespedosa	37700	63344	59,52
Guijo de Ávila	3300	7840	42,09
Peñaranda de Bracamonte	7250	151708	4,78
Puente del Congosto	7200	44988	16,00
Aldeanueva del Codonal	1650	6975	23,66
Montejo de la Vega	2000	84272	2,37
Fuente el Sol	1000	34936	2,86
Lomoviejo	3700	38190	9,69
Calzada de Oropesa	4700	10809	43,48
Lagartera	32020	69094	46,34
Oropesa	400	116947	0,34
Valdeverdeja	7785	41582	18,72
TOTAL	944298	5028268	18,78

Fuente: AHN, CE, Estados provinciales Letra F, AHPAV, CE, Estados Locales Letra F. Elaboración propia

BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar Cuesta, Ángel I. “Bienes, rentas y utilidades en el Reino de Sevilla a través de los Estados generales de las letras E y F del Catastro de Ensenada (1750-1755)”. En *Nuevas perspectivas de investigación en historia moderna: economía, sociedad, política y cultura en el mundo hispánico*, editado por M. Ángeles Pérez Samper y José L. Betrán Moya, 64-75. Barcelona: Universidad de Barcelona, 2017. Consultado el 17 de mayo de 2024. <http://hdl.handle.net/10261/172262>
- Basas Fernández, Manuel. “Mercaderes Burgaleses del siglo XVI”. *Boletín de la Institución Fernán González* 126 (1954): 55-67, 127 (1954): 156-169. Consultado 15 de marzo de 2024. <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcjt1k0>
- Birriel Salcedo, Margarita M., e Inmaculada Arias de Saavedra Aliás, eds. *Mujeres, Género y Trabajo en la Edad Moderna*. Madrid: Sílex, 2023.
- Braudel, Fernand. *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*. Vol. I-II, Madrid: Alianza Editorial, 1982.

- Cabo Alonso, Ángel. *Arévalo 1751 según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada*. Madrid: Tabapress, 1993, 165-166.
- Camarero Bullón, Concepción, Amparo Ferrer Rodríguez, y Juan Gámez Navarro. “El proceso de elaboración del Catastro de Ensenada en el Reino de Jaén”. *CT Catastro* no. 43 (2001): 93-136.
- Camarero Bullón, Concepción, y Ángel Ignacio Aguilar Cuesta. “Catastro, sitios reales, bienes y rentas del rey en el siglo XVIII”. *Espacio, tiempo y forma. Serie VI, Geografía* 12 (2019): 31-62. Consultado 15 de marzo de 2024. <https://doi.org/10.5944/etfvi.12.2019.25388>
- “La Cartografía, instrumento para conocer el territorio, planificar y gestionar las reformas en la España del siglo XVIII”. *Manuscripts: Revista d'història moderna* 42 (2020): 157-178. Consultado 15 de marzo de 2024. <https://doi.org/10.5565/rev/manuscripts.303>
- Camarero Bullón, Concepción. “Por qué y para qué un catastro”. En *El Catastro de Ensenada. Magna averiguación fiscal para alivio de los vasallos y mejor conocimiento de los reinos (1749-1755): Comarca vitivinícola de Cigales, 1751-1752*, coordinado por Tomás Moreno Bueno, Concepción Camarero Bullón y Julio Fernández Portela, 11-19. Madrid: Dirección General del Catastro, 2018. Portal de Archivos Español, Catastro de Ensenada. Consultado 15 de marzo de 2024. <http://pares.mcu.es/Catastro/>
- “Vasallos y pueblos castellanos ante una averiguación más allá de lo fiscal: el Catastro de Ensenada, 1749-1756”. En *El Catastro de Ensenada. Magna averiguación fiscal para alivio de los vasallos y mejor conocimiento de los reinos: 1749-1756*, coordinado por Ignacio Durán Boo y Concepción Camarero Bullón, 113-388. Madrid: Ministerio de Hacienda, Centro de Publicaciones y Documentación, 2002. Consultado 15 de marzo de 2024. <http://www.eurocadastre.org/pdf/documents/camarero2esp.pdf>
- Burgos y el Catastro de Ensenada*. Burgos: Caja de Ahorros Municipal, 1989, 281-315.
- Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada*. Tesis doctoral inédita. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, 1987, 627-640. Consultado 15 de marzo de 2024. <http://hdl.handle.net/10486/6264>
- El debate de la Única Contribución. Catastrar las Castillas 1749*. Madrid: Tabapress, 1993.
- Castellano Castellano, Juan Luis. Estudio introductorio en *Proyecto económico de Bernardo Ward*. Madrid: Ministerio de Hacienda, 1982.
- Cubillo de la Puente, Roberto. *El pescado en la Corona de Castilla (Castilla la Vieja y León): Comercialización y consumo durante los siglos XVIII y XIX*. Tesis doctoral inédita. León: Universidad de León, 1996.
- Diago Hernando, Máximo, y Miguel Ángel Ladero Quesada. “Caminos y Ciudades en España. de la Edad Media al Siglo XVIII”. En *la España Medieval* 33 (2010): 347-82. Consultado el 20 de julio de 2024. <https://revistas.ucm.es/index.php/ELEM/article/view/ELEM1010110347A>

- Diago Hernando, Máximo. “Comerciantes campesinos en la Castilla bajomedieval y moderna: La actividad mercantil de los yangüeses entre los siglos XIV y XVII”. *Historia, Instituciones, Documentos* 32 (2005): 115-144. Consultado 15 de marzo de 2024. <https://revistascientificas.us.es/index.php/HID/article/view/4953>
- “Los profesionales del transporte de mercancías por las rutas terrestres de la Corona de Castilla en la Baja Edad Media”. En *Rutas de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la Baja Edad Media: movilidad, conectividad y gobernanza*, coordinado por Jesús Ángel Solórzano Telechea y Fernando Martín Pérez, 39-58. Madrid: La Ergástula, 2020.
- Fernández, Roberto. *Historia de España*. Tomo 4, Siglo XVIII. Madrid: Historia 16, 1993.
- García de la Torre, Moisés. “Diversos aspectos de un grupo social marginado: los arrieros en la España de los Austrias”. *Revista internacional de sociología* 48 (1983): 639-664.
- García Fuentes, Manuel. *El camino de acceso a Galicia en el siglo XVIII*. A Coruña: Diputación A Coruña, 1987.
- García González, Juan Antonio, y Leandro García González. “Los caminos en Extremadura a finales del siglo XVIII”. En *Caminería hispánica: actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, coordinado por Manuel Criado de Val, vol. 1, 215-234. Madrid: AACHE, 1996.
- Gil Abad, Pedro. *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria*. Burgos: Diputación de Burgos, 1982.
- Gil Crespo, Adela. “La Mesta de Carreteros del Reino”. *Anales de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias* XXII (1957): 210-230.
- González de Chávez Menéndez, Jesús. “Los caminos de Canarias en el siglo XVIII”. En *Caminería hispánica: actas del V Congreso Internacional de Caminería Hispánica celebrado en Valencia (España), julio 2000*, coordinado por Manuel Criado de Val, vol. 2, 985-994. Madrid: AACHE, 2002.
- Larrea Sagarmínaga, María Ángeles. *Caminos de Vizcaya en la Segunda mitad del siglo XVIII*. Tesis doctoral inédita. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 1972.
- López Lambas, María Eugenia. *El Camino Real de Galicia. Aspectos Jurídicos*. Tesis doctoral inédita. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 1995.
- Lorenzo Pinar, Francisco Javier (texto), y José Ignacio Izquierdo Misiego (cartografía). “Términos redondos y despoblamiento de Ávila al inicio de la Edad Moderna”. *Studia Zamorensia* 6 (2002): 255-270.
- Madrazo Madrazo, Santos. *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. 2 vols. Madrid: Turner, 1984.
- Martín García, Gonzalo y González Tascón, Ignacio. *Las navas del marqués, 1751. Según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada*. Madrid: Tabapress, 1993.

- Marín Sánchez, Marga y Birriel Salcedo, Margarita M. eds. *Problematizar el Catastro*. Granada: Comares, 2022.
- Marx, Karl. *El Capital*. Tomo I: *El proceso de circulación del Capital*. México: Siglo XXI Editores, 2008.
- Menéndez Martínez, José María. *La construcción y financiación de la red de caminos de España en la segunda mitad del siglo XVIII*. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid, 1987.
- Menéndez Pidal, Gonzalo. *Los caminos en la Historia de España*. Madrid: Ediciones Cultura Hispánica, 1951.
- Menezes, Alonso de, y José Ignacio Uriol Salcedo. *Repertorio de Caminos*. Madrid: Ministerio de Educación y Ciencia, 1976.
- Molina Fajardo, M^a Aurora. “Por los caminos del siglo XVI. El hospedaje en la senda Granada-Motril a su paso por el Valle de Lecrín”. *Chronica Nova* 47 (2021): 329-357. Consultado el 30 de abril de 2024. <https://doi.org/10.30827/cnova.v0i47.8689>
- Montalvo, Juan José de. *De la historia de Arévalo y sus sexmos*. Valladolid: Imprenta Castellana, 1928.
- Pemán Torres, Gregorio. *Los caminos de Cataluña en la primera mitad del siglo XVIII. Una infraestructura viaria preindustrial*. Tesis doctoral inédita. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 1986.
- Pérez Samper, M^a de los Ángeles. “Ventas, posadas y mesones en la España Moderna”. En *Estudios de Historia Moderna. Homenaje a la doctora María Isabel Pérez de Colosía Rodríguez*, 391-424. Málaga: Universidad de Málaga, 2006.
- Ribot García, Luis Antonio. “La construcción del camino de Valencia en el siglo XVIII”. *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea* no. 1 (1979): 175-230.
- Ringrose, David R. *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*.
- Rubio Pérez, Laureano M. *La burguesía maragata: dimensión social, comercio y capital en la corona de Castilla durante la Edad Moderna*. León: Universidad de León, Secretariado de Publicaciones, 1995.
- Ruiz Álvarez, Raúl, coord. “De catastros y trabajos: el catastro de Ensenada”. *Magallánica* 10, no. 20 (2024): 450-469.
- “El estudio de los caminos en la España Moderna. Reflexiones historiográficas”. *Revista de la CECEL* 23, *Los caminos de España* (2023): 203-232.
- “El transporte en el reino de Granada (siglo XVIII)”. *Cuadernos de Historia Moderna* 46, no. 1 (2021): 235-259. Consultado el 10 de agosto de 2024. <https://doi.org/10.5209/chmo.71827>
- “Las utilidades del transporte con bestias en el Reino de Granada. Una primera aproximación a través del Catastro de Ensenada”. *Vínculos de Historia* 11 (2022): 410-429. Consultado el 15 de julio de 2024. https://doi.org/10.18239/vdh_2022.11.19

- “Lazos personales y redes sociales en la arriería: el testamento de José Franco”. En *Los entramados políticos y sociales en la España Moderna*, coordinado por José María Imízcoz Beunza, Javier Esteban Ochoa de Eribe, y Adonia Artola Renedo, 2081-2097. Vitoria: FEHM, 2023. Consultado el 2 de abril de 2024. <http://hdl.handle.net/10261/354412>
- “Los mesones de Motril en el Catastro de Ensenada”. *Baetica. Estudios Historia Moderna y Contemporánea* 39 (2019): 251-283.
- “Los oficios del transporte en el reino de Granada: arrieros y trajineros de Guadix y su tierra (s. XVIII)”. *Investigaciones históricas: época moderna y contemporánea* 41 (2021): 589-630. Consultado el 23 de agosto de 2024. <https://doi.org/10.24197/ihemc.41.2021.589-630>
- “Seminario. Problematizar el Catastro. Lanjarón”. *Revista Historia Autónoma* 17 (2020): 171-74.
- “Ventas y mesones en los caminos del Valle de Lecrín y La Alpujarra”. *Tiempos Modernos* 41 (2020): 120-153.
- “Ventas, mesones y posadas en el reino de Granada (s. XVIII)”. *Chronica Nova* 46 (2021): 309-345. Consultado el 23 de julio de 2024. <https://doi.org/10.30827/cnova.v0i46.13690>
- Caminos y Caminantes: Los Carreteros del Granada (s. XVIII)*. Tesis Doctoral. Granada: Universidad de Granada, 2022.
- Sánchez Diana, José María. “Viajes, Viajeros y Albergues en la España de los Austrias”. *Chronica Nova* no. 8 (1973): 21-25.
- Sánchez Rey, Agustín. “Un antiguo precedente de las áreas de servicios. Las ventas del camino”. *Revista de Obras Públicas* no. 3 (noviembre 2002): 55-64.
- Sánchez-Albornoz y Aboín, Nicolás (Introducción). *Ávila según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada*. Madrid: Tabapress, 1993.
- Ward, Bernardo. *Proyecto económico: en que se proponen varias providencias dirigidas a promover los intereses de España con los medios y fondos necesarios para su planificación*. Madrid: Imp. Joaquín Ibarra, 1762, 52-58. Consultado 15 de marzo de 2024. <http://hdl.handle.net/10481/37869>