

EL TRANSPORTE TERRESTRE EN LA EDAD MODERNA. UNA INTRODUCCIÓN*

Land Transportation in the Early Modern

Coordinadores:

Raúl Ruiz Álvarez

(Universidad de Las Palmas de Gran Canaria)

Margarita M. Birriel Salcedo

(Universidad de Granada)

Joseph-Claude Vernet, uno de los pintores más destacados de la Francia del siglo XVIII, presentó en 1774 una obra emblemática que ocupa la portada de este número 50 de la revista, *La Construction d'un grand chemin*. Este lienzo, que actualmente se conserva en el Museo del Louvre, no solo es un logro artístico, sino también un testimonio profundo del proceso de transformación de Europa en una era marcada por la centralización estatal y las políticas de mejora de infraestructuras. Encargada en 1769 por el entonces Controlador General de Finanzas francés, el padre Terray, esta obra visualiza la creciente preocupación del Estado por consolidar y mejorar las vías de comunicación, una preocupación que revela los esfuerzos por domesticar el territorio¹.

En este paisaje presentamos el monográfico titulado *El transporte terrestre en la Edad Moderna*, que desde una perspectiva interdisciplinar y un marco geográfico amplio aborda un proceso histórico de gran complejidad en el que el ser humano se enfrenta al territorio, a la orografía y a las barreras naturales con el fin de expandir su control y garantizar el flujo de personas, mercancías e ideas. Es, en efecto, una lucha prolongada contra el espacio físico, pero también contra las estructuras económicas y sociales que derivan de la geografía misma.

* Este monográfico se enmarca en los proyectos del Plan Nacional 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; y del Grupo PAIDI HUM603 de Estudios de las Mujeres..

1. Stéphane Blond, “La Construction d'un grand chemin”, *Histoire par l'image* [en línea], consultado el 30/07/2024. <https://histoire-image.org/etudes/construction-grand-chemin>; véase Henry Clark, “Grain Trade Information: Economic Conflict and Political Culture under Terray, 1770–1774.” *The Journal of Modern History* 76, no. 4 (2004): 793–834, consultado el 30/07/2024. <https://doi.org/10.1086/427569>.

Ya Fernand Braudel en su obra *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en tiempos de Felipe II*², nos habla de la “larga duración”, una teoría que nos invita a considerar los cambios estructurales que atraviesan las civilizaciones no como episodios breves, sino como procesos prolongados. El lienzo de Vernet ilustra con precisión esta idea. La construcción de caminos no es simplemente un proyecto local; es parte de un proceso histórico más amplio, es, en efecto, una lucha prolongada contra el espacio físico. Es una muestra de la realidad cotidiana donde personas, animales y mercancías se enfrentan a las múltiples vicisitudes del viaje: caminos, posadas, aduanas, portazgos, o inseguridad. Son las limitaciones geográficas, políticas y tecnológicas las que significativamente obstaculizan los intercambios y afectan la configuración territorial y económica de las regiones. La circulación, lejos de ser un tema menor, juega un papel crucial para comprender las interacciones socioeconómicas de este período. Fernand Braudel subraya la importancia de las comunicaciones en la interrelación entre producción, economía y Estado, enmarcando estos procesos como una constante lucha contra las limitaciones espaciales. Esta lucha se extiende hasta la actualidad, reflejando la persistencia de estos desafíos³.

En *La Construction d'un grand chemin*, todos los elementos del cuadro parecen estar en tensión con el paisaje: los peones, las herramientas, los ingenieros y los materiales se disponen en una interacción que sugiere la complejidad de estas empresas. Este paisaje no es simplemente telón de fondo, sino un protagonista en la narrativa de la civilización que Braudel describe: un espacio en constante disputa, donde los recursos naturales se explotan, pero también donde la resistencia de la naturaleza y la orografía moldean las relaciones humanas, políticas y económicas, en un momento, donde el Estado se ocupa y preocupa por las infraestructuras, donde las carreteras, los puentes y los canales no solo eran esenciales para el comercio y la movilidad, sino que también se convirtieron en símbolos del poder estatal sobre la naturaleza y la sociedad.

En las últimas décadas se está dando respuesta a la tarea pendiente que enunciaba Braudel, se ha hecho más compleja nuestra mirada del transporte terrestre en la Edad Moderna. Con el presente dossier queremos mostrar algunas de las nuevas líneas y propuestas de investigación en Europa y América. Abrimos con Anne Conchon (Université Paris 1-Panthéon-Sorbonne / IDHE.S) y el artículo titulado: “Un Ancien Régime des transports en France: bilan historiographique et perspectives de recherches”. La autora aborda la evolución y el impacto de los sistemas de transporte en la Francia del Antiguo Régimen. Este artículo se

2. Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en tiempos de Felipe II*, 2 tomos (México: Fondo de Cultura Económica, 1976).

3. Fernand Braudel, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII, Tomo I* (Madrid: Alianza Editorial, 1984).

centra en compilar y analizar las diversas investigaciones históricas sobre el tema, integrando dimensiones como las infraestructuras, los operadores y los flujos de tráfico, y examinando los retos políticos, económicos y sociales que estas dimensiones implican. Conchon estudia cómo estos sistemas han sido cruciales para las transformaciones socioeconómicas y territoriales, y cómo pueden ilustrar las dinámicas de modernización en distintos períodos históricos. A partir de un minucioso balance historiográfico pone encima de la mesa elementos como la innovación en el debate, desmitificando la percepción de que los métodos de transporte se mantuvieron estáticos durante milenios. De hecho, expone cómo, incluso antes de la revolución industrial, hubo innovaciones significativas que aumentaron la eficiencia del transporte. Estas incluyeron la mejora de las técnicas de construcción vial y la introducción de nuevos medios de transporte como las diligencias y carros urbanos. También se ocupa de las infraestructuras, esenciales para la configuración de los espacios geográficos y como catalizadores de unificación económica y territorial. Su desarrollo no solo facilitó la circulación de bienes y personas, sino que también activó dinámicas socioeconómicas clave que impulsaron la modernidad. Y aborda el papel del Estado en la evolución del transporte, desde la financiación y planificación hasta la regulación y el fomento de la innovación técnica. Se destaca la importancia de las inversiones estatales y las políticas que han facilitado o impedido el desarrollo de infraestructuras efectivas. Coincidimos con Conchon en que la historiografía del transporte ha sido revitalizada por enfoques multidisciplinares que incorporan la arqueología, la geografía y la economía. Estos enfoques han permitido una comprensión más rica de cómo las prácticas y tecnologías del transporte han evolucionado y cómo han sido percibidas y utilizadas por las sociedades a lo largo del tiempo.

En España, el estudio del transporte terrestre ha sido notoriamente limitado y fragmentado, representando una importante tarea pendiente y un desafío investigativo significativo⁴. Este análisis es fundamental no solo para comprender las dinámicas económicas, sino también para entender cómo se trasladan personas, ideas, arte y objetos de un lugar a otro, influenciando así en la configuración socio-política de determinados territorios. Además, la infraestructura de transporte terrestre no solo es clave para el avituallamiento de ciudades y villas del reino o para el aprovisionamiento de los ejércitos; también desempeña un papel esencial en la determinación de los polos económicos y en la configuración del paisaje tanto industrial como rural. Los caminos y las instalaciones industriales

4. Santos Madrazo Madrazo nos brindó un excelente marco general: *El sistema de transportes en España, 1750-1850* (Madrid: Turner, 1984), 2 volúmenes. Recientemente, Raúl Ruiz Álvarez ha realizado un estado de la cuestión en su tesis doctoral: *Caminos y caminantes: Los carreteros del reino de Granada (s. XVIII)*. (Granada: Universidad de Granada, 2023). Consultado el 18/07/2024. <https://hdl.handle.net/10481/82459>.

están directamente condicionados por las rutas de transporte, las cuales facilitan o limitan la distribución de recursos y bienes esenciales. Asimismo, es crucial examinar cómo estas actividades de transporte moldean las relaciones y estructuras familiares dentro de los marcos locales y comarcales, y cómo estas dinámicas sociales trascienden fronteras establecidas. El transporte, en este sentido, no es meramente una cuestión de movilidad física, sino que actúa como un agente activo en la definición de relaciones económicas y sociales, influyendo en el desarrollo y la estructura de distintas regiones, valgan como ejemplo, la comarca de la Maragatería, las organizaciones como las Hermandades de Carreteros de Burgos-Soria⁵. Es más, condicionan desde las economías locales, como pudimos ver para el caso de Pinos del Valle a las instituciones del Reino con la constitución de la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros del Reino⁶.

Máximo Diago Hernando (CSIC) contribuye a este monográfico con un análisis detallado de la actividad del transporte de mercancías en la Corona de Castilla desde el siglo XIV hasta el XVII. Este trabajo distingue entre tipos de transporte, actividades y mercancías transportadas. Para ello, utiliza una variedad de documentación inédita, incluyendo documentación notarial, municipal, judicial y fiscal. Esta documentación diversa ha permitido una visión más rica y matizada de las prácticas de transporte terrestre, los actores involucrados y su impacto en el tejido económico y social de la región. El autor, se adentra en los perfiles socioeconómicos de los transportistas, estableciendo una diferencia crucial entre los empresarios que empleaban mano de obra asalariada y los trabajadores subalternos. La investigación revela la complejidad y la diversificación en los métodos de transporte, ya fuesen las carretas tiradas por bueyes en comarcas como los Pinares de Soria y Burgos, especializándose en el transporte de madera, que facilitaban rutas de largo alcance que conectaban con áreas fuera de Castilla, incluyendo el reino de Aragón, demostrando la importancia del transporte terrestre en la conexión regional y la distribución de recursos críticos. Ya fuesen, carretas tiradas por mulas para el traslado de azufre o frutos. Además, destaca una economía regional fuertemente influenciada por la carretería, como se observa en la Tierra de Soria, donde en algunos casos, como en Covalada, la mayoría de los vecinos se dedicaban al transporte en lugar de la agricultura. Esta dedicación exclusiva al transporte terrestre subraya su rol central en la economía de estas comarcas. Este trabajo no solo contribuye significativamente a

5. Laureano M. Rubio Pérez, *Arrieros Maragatos. Poder, negocio, linaje y familia. Siglos XVI-XIX* (León: Fundación Hullera Vasco-Leonesa, 1995); Pedro Gil Abad, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria* (Burgos: Diputación de Burgos, 1983).

6. Raúl Ruiz Álvarez, "Aportación para la historia de la Real Cabaña De Carreteros. Nomenclatura del Juez Privativo Protector y Conservador de Cabañiles y Carreteros de la Real Cabaña Real en Granada (1711)". *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 1 (33): 255-71. Consultado el 10/07/2024. <https://www.cehgr.es/revista/index.php/cehgr/article/view/306>.

la comprensión de la economía preindustrial de Castilla sino que también desafía la historiografía existente que ha minimizado tradicionalmente la importancia del transporte terrestre antes de la revolución industrial.

En las líneas de investigación que venimos desarrollando en los últimos años quienes dirigimos el monográfico, se encuentran la de género y trabajo⁷. De ahí, que debían estar estos debates que volviendo a la pintura de Vernet también nos ofrece a partir de su narrativa visual. Un entramado social y económico que no solo tiene reflejo en las políticas estatales sino también en las relaciones laborales, donde género, clase, pluriactividad y categorías de análisis como los hogares de trabajo se suman a los actuales debates historiográficos. Y es que Vernet no solo se queda en el paisaje, sino que organiza jerárquicamente el trabajo, las herramientas, la clase e incluso las desigualdades de género representando un aspecto esencial de los análisis empleados en este dossier. En este sentido, el cuadro también funciona como una metáfora visual de las diferencias de clase y la especialización técnica que caracterizarán las sociedades industriales posteriores. Por otro lado, la inclusión de figuras femeninas en la obra, como aguadoras, aunque en menor número que los hombres, plantea interrogantes interesantes sobre la división de género en el trabajo. Las mujeres, en este contexto, no están completamente ausentes, pero su papel parece secundario o auxiliar. Esta representación está en consonancia con los imaginarios de género de la época, donde los roles de las mujeres en el ámbito laboral, aunque presentes, quedaban muchas veces invisibilizados o relegados a tareas de apoyo, y donde tendremos que afinar en la lectura de fuentes y análisis para comprobar que son fundamentales para el funcionamiento de los hogares del transporte. Es, en efecto, una imagen que captura el espíritu de una época en la que el progreso material iba de la mano con la consolidación de un nuevo orden social.

Como parte de estas conversaciones, Raúl Ruiz Álvarez (Universidad de Las Palmas de Gran Canaria), centra su estudio en el sistema de transporte terrestre en el centro de la península ibérica. A través de una revisión detallada de los diferentes niveles documentales del Catastro de Ensenada correspondientes a las 319 localidades de la actual provincia de Ávila, y completada con información de repositorios de caminos y otras fuentes, el autor esboza un el primer mapa del sistema de transporte terrestre de esta área geográfica, implementando las categorías de análisis de género, pluriactividad y hogares de trabajo. Esta cartografía ofrece una evaluación exhaustiva de las hospederías, como los mesones

7. Véanse los resultados del proyecto TRAMA: Los trabajos de las Mujeres en la Andalucía Moderna [B-HUM-724UGR] financiado por la Junta de Andalucía y Fondos FEDER. En especial el libro: Margarita M. Birriel Salcedo e Inmaculada Arias de Saavedra Alias (eds.). *Mujeres, Género y Trabajo en la Edad Moderna* (Madrid: Sílex, 2023). Véase también el reciente monográfico publicado en Magallánica. Raúl Ruiz Álvarez (coord.). “De catastros y trabajos. El catastro de Ensenada”, Magallánica, 10 (20) (2024).

y casas de posada, desvelando aspectos cruciales como su tipología, ubicación y las utilidades del trabajo en las mismas. Un enfoque que ayuda a entender la importancia de estos establecimientos no solo como puntos de descanso, sino también como espacios que estructuran un territorio en todos los sentidos. El estudio profundiza en el impacto económico de los hogares transportistas en las diferentes localidades y aporta datos sobre sus perfiles socioeconómicos, pues no solo eran fundamentales para la movilidad de mercancías, sino que también jugaban un papel significativo en la economía local y regional.

Desde hace unos años, el número creciente de publicaciones sobre caminería, hospedaje y el transporte terrestre ha crecido, valga como ejemplo el proyecto *Transport, urbanization and economic development in England and Wales*⁸, que a partir de sistemas de información geográfica (SIG) ha generado una Base de Datos dinámica desde la que se muestran mapas de evolución de carreteras. También en América, están siendo múltiples las investigaciones y publicaciones de los últimos años, especialmente los referidos a determinados territorios de América Central o el Cono Sur⁹. Así, se ha ido ampliando un campo del conocimiento clave para poder entender, más allá de la propia economía, los aspectos vitales que configuran los medios de producción del Estado Moderno, es decir, el desarrollo de los medios de transporte, de comunicación y de almacenamiento. Pablo Lacoste y Sandra Montoya (Universidad de Santiago de Chile), destacan cómo la geografía imponente de la cordillera de los Andes dictó la división de las rutas de transporte: al este, las llanuras del Río de la Plata facilitaban el uso de carretas, mientras que, al oeste, las montañas requerían rutas de herradura adecuadas para el tránsito de animales de carga. Los autores discuten sobre la articulación de estas rutas terrestres dentro del sistema de transporte más amplio, centrándose en cómo las condiciones geográficas influenciaron el desarrollo de diversos tipos de rutas durante la era colonial. A través de su investigación, buscan comprender el papel crucial de los actores clave del transporte, como los troperos de carretas en las llanuras y los arrieros en las montañas andinas y Chile, y cómo estos contribuyeron a la dinámica de transporte y comercio de la

8. Leigh Shaw-Taylor, Dan Bogart y Max Satchell (eds.), *Atlas histórico en línea de transporte, urbanización y desarrollo económico en Inglaterra y Gales c.1680-1911* (en línea: 2017). Consultado el 19/08/2024. <https://www.campop.geog.cam.ac.uk/research/projects/transport/onlineatlas/>.

9. Véanse a modo de ejemplo: Pablo Lacoste, “Transporte Terrestre en el Cono Sur 1550-1850: Arrieros y Troperos”, *Si Somos Americanos* 9 (2) (2007):141-68. Consultado el 18/08/2024. <https://doi.org/10.61303/07190948.v9i2.269>; Thomas Calvo, *Por los caminos de Nueva Galicia: Transportes y transportistas en el siglo XVII*, (Guadalajara: Universidad de Guadalajara/Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, Ciudad de México, 1997), o, entre los múltiples casos de estudio, por señalar uno de los más recientes, con bibliografía actualizada: Francisco Rodolfo González Galeotti, “Arrieros somos: Camino Real y arriería entre Oaxaca y el Reino de Guatemala (1680-1740)”, *Americanía: Revista De Estudios Latinoamericanos*, n.º 19 (2024):1-29. Consultado el 19/08&2024. <https://doi.org/10.46661/americania.10502>.

época. Cada grupo se adaptó a las condiciones específicas de las regiones que atravesaban, desempeñando roles vitales en la operación y mantenimiento de estas rutas. Además, los autores destacan cómo estas vías terrestres se integraban con las rutas marítimas y fluviales, creando un sistema de transporte multimodal que facilitaba el comercio extensivo a lo largo del Cono Sur. Esta interconexión era fundamental para la economía colonial, permitiendo un flujo eficiente de bienes a través de largas distancias. No obstante, a pesar de las transformaciones tecnológicas, como la llegada del ferrocarril en los siglos XIX y XX, muchas de las rutas y métodos establecidos durante el período colonial continuaron influenciando los patrones de transporte y comercio en la región.

Como podemos comprobar, las aportaciones al conocimiento van en aumento al ocuparse de los diferentes territorios y de diversas problemáticas jurídicas, tecnológicas, sociales o económicas relacionadas con él. En este sentido, Ana Ruiz Gutiérrez (Universidad de Granada), nos presenta un estudio de caso detallado sobre el envío del facistol que el ilustrísimo señor Rojo del Río y Vieyra donó a la Catedral Metropolitana de México desde Filipinas, dando a conocer la relevancia de los caminos marítimos y terrestres que hicieron posible esta donación. Este análisis se basa en una exhaustiva revisión de documentos del período colonial que revelan cómo se gestionaron y se realizaron los traslados de bienes significativos a través de distancias considerables. La autora insiste en la importancia y la complejidad de las rutas de transporte que conectaron las dos orillas del Pacífico y, posteriormente, desde Acapulco hacia la Ciudad de México a través del conocido “camino de Asia”. Esto no solo implicó un notable esfuerzo logístico sino también una significativa coordinación entre diferentes agentes y autoridades. A partir de este trabajo conocemos cómo las redes de transporte marítimo y terrestre no solo eran vitales para el comercio, sino que también facilitaban los intercambios culturales y el cumplimiento de las voluntades post mortem de figuras prominentes como Manuel Antonio Rojo del Río y Vieyra, arzobispo de Manila y gobernador de Filipinas. El artículo muestra que, a pesar de los desafíos naturales y humanos, el facistol finalmente llegó a su destino en la Catedral Metropolitana de México, destacando la eficacia y la resistencia de estas rutas de transporte en la era colonial. En definitiva, este estudio no solo aporta luz sobre un episodio específico de la historia del transporte entre Asia y América durante el período colonial, sino que también muestra la interdependencia de las rutas marítimas y terrestres que eran fundamentales para el movimiento de bienes y herencias culturales. Además, pone de relieve la habilidad y la determinación de los individuos involucrados en estos procesos, desde los arrieros hasta los altos oficiales eclesiásticos, y cómo sus acciones individuales estaban conectadas a estructuras logísticas y administrativas más amplias, que afectaban significativamente la historia material y cultural de vastas regiones.

A lo largo de estos cinco trabajos se han abordado cuestiones fundamentales para comprender la circulación y los intercambios durante la Edad Moderna,

preguntándose no solo sobre los factores macro-económicos que estructuran el transporte sino sobre elementos clave como la organización del trabajo. Así, podemos estar felices, pues estos estudios amplían nuestro conocimiento sobre las rutas de transporte, las infraestructuras, las modalidades organizativas de quienes transportan, las mercancías...revelando aspectos esenciales para entender cómo se articulaban la vida económica y social de la época. De hecho, el monográfico pone de relieve que el transporte es un elemento crucial en el día a día de cualquier actividad socioeconómica; cada función básica, desde la construcción hasta la alimentación o los intercambios culturales, dependían intrínsecamente de la capacidad para mover materiales y productos de un lugar a otro. Estos trabajos también destacan la importancia de continuar investigando y analizando comparativamente estas cuestiones. Comprender cómo las redes de transporte influían en la vida económica y cómo, a su vez, estas redes eran modeladas por las condiciones políticas, sociales y económicas de su tiempo es crucial para entender los patrones de crecimiento y transformación en las sociedades preindustriales.

En conclusión, a través de estas páginas, se observa que las interconexiones entre infraestructuras del transporte, trabajo y familia en el pasado no solo proporcionan una visión integral de la historia del transporte y su impacto en el desarrollo de la sociedad moderna, sino que también son fundamentales para anticipar futuras direcciones en la investigación.

Finalmente, queremos agradecer a quienes nos han acompañado en este viaje, quienes han contribuido a esta conversación sobre el transporte y han hecho posible el dossier. Gracias, Anne Conchon, Sandra Montoya, Pablo Lacoste, Ana Ruiz Gutiérrez. Pero en este viaje, donde se suman afectos, sufrimos una pérdida inesperada, en marzo de 2024, mientras trabajábamos en el monográfico, Máximo Diago Hernando falleció de manera inesperada. Con una larga trayectoria en el Instituto de Historia del CSIC, Diago Hernando era un reconocido medievalista, que dedicó una parte significativa de su investigación al estudio del transporte en la Baja Edad Media, especialmente en la Corona de Castilla. Su interés por las rutas comerciales y los mecanismos de transporte de mercancías configuró un campo de estudio que abordó desde múltiples ángulos, incluyendo el impacto económico, social y cultural del comercio de lana y la actividad de los profesionales del transporte terrestre. Además de su legado académico, queremos recordar a Máximo Diago como un investigador incansable y generoso, cuya influencia perdurará en las futuras generaciones de historiadores. En su contribución a este monográfico demostró un compromiso con la problematización del transporte y una capacidad para conectar los fenómenos del pasado con interrogantes contemporáneos y nuevos enfoques teóricos. Estamos seguros de que su obra seguirá siendo un faro de conocimiento y un recurso esencial en el estudio de la historia de España y de Europa. Su trabajo nos continuará inspirando y guiando. A su memoria dedicamos nuestro dossier.