

EL ESTUDIO DE LOS CAMINOS EN LA ESPAÑA MODERNA. REFLEXIONES HISTORIOGRÁFICAS

Raúl RUIZ ÁLVAREZ

Doctor en Historia Moderna

Universidad de Cádiz

Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino

Fecha de recepción: 2 de junio 2024

Fecha de aceptación: 3 de junio 2024

RESUMEN

Este artículo presenta un balance de la investigación realizada en España sobre las infraestructuras del camino durante la Edad Moderna. Se realiza un recorrido por algunos de los estudios previos que se han centrado especialmente en aspectos técnicos y legales. Esto incluye el examen de tratados y regulaciones sobre la construcción y el mantenimiento de las infraestructuras. Además, se identifican y discuten líneas de interés actuales, como el estudio del transporte y los transportistas, la categoría de género o la problematización de las fuentes históricas y los métodos. Además, se señalan cuestiones de interés que podrían guiar futuras investigaciones en este campo como el análisis de las Juntas de Caminos o la conflictividad.

PALABRAS CLAVE

Caminos, Transporte, Historiografía, Edad Moderna.

ABSTRACT

This paper presents a balance of the research carried out in Spain on road infrastructures during the Modern Age. A survey is made of some of the previous studies that have focused especially on technical and legal aspects. This includes the examination of treaties and regulations on the construction and maintenance of infrastructures. In addition, current lines of interest are identified and discussed, such as the study of transport and carriers, the category of gender or the problematisation of historical sources and methods. In addition, issues of interest that could guide future research in this field, such as the analysis of the Juntas de Caminos or conflict, are pointed out.

KEY WORDS

Roads, Transport, Historiography, Modern Age.

I. INTRODUCCIÓN¹

Hace unos años, inicié una serie de investigaciones sobre las comunicaciones y los intercambios en la España Moderna. A pesar de la existencia de importantes estudios previos que proporcionaban una visión integral del territorio, aún persistían algunas preguntas de investigación. Por ejemplo, el funcionamiento específico de determinadas Juntas de Caminos, como la de Granada, y la influencia de los intercambios y los poderes locales sobre las infraestructuras viarias. Estas cuestiones nos condujeron a emprender una nueva línea de investigación en la que actualmente estamos inmersos. A lo largo del proceso, hemos centrado nuestra atención en aspectos sociales, económicos e institucionales, específicamente en aquellos involucrados en el transporte. Cabe destacar que estos temas están intrínsecamente relacionados con las infraestructuras del camino, las materias e ideas que se transportan y los propios modelos de organización de la actividad.

Como es conocido, el transporte en la Edad Moderna coincide en líneas generales con una creciente preocupación del Estado por los aspectos materiales, económicos y sociales interrelacionados con el tráfico de enseres, personas, abastos e ideas hacia las ciudades, villas y lugares del Reino. También se centra en el avituallamiento de los ejércitos y un interés progresivo por el conocimiento y el control del territorio y sus habitantes.

¹Esta investigación se inscribe en el marco de los proyectos del Plan Nacional del Gobierno de España: «Familia, dependencia y ciclo vital en España, 1700-1860» [referencia PID2020-119980GB-I00] y «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 en el proyecto «TRAMA: Los trabajos de las mujeres en la Andalucía Moderna» [referencia B-HUM-724-UGR20] financiado por la Consejería de Universidad, Investigación e Innovación de la Junta de Andalucía y por Feder. Una manera de Hacer Europa. Asimismo, es parte del Grupo PAIDI HUM603 de Estudios de las Mujeres y del Grupo Catastro-Lecrín

Hacer un balance historiográfico sobre el transporte es de gran complejidad y dificultad debido a las propias características del tema de estudio. Los múltiples enfoques desde los que se puede investigar el transporte incluyen la legislación y diversas ordenanzas; la conflictividad social protagonizada por transportistas, justicias y la institución de los transportistas, la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros; el estudio de las comunicaciones, en especial los caminos y hospederías; el comercio; los ejércitos; los animales de tiro; los oficios artesanos relacionados con la construcción de carretas, aparejos, cordeles o herraduras; la fiscalidad y la hacienda del transporte; las características socioeconómicas de quienes transportan -modelos familiares de empresa del transporte-; y las representaciones en el arte o la literatura, entre otros².

En esta diversidad de enfoques, es llamativa la ausencia de estudios sistemáticos sobre el trabajo del transporte, pese a que era esencial para la subsistencia de los núcleos urbanos, ya fueran ciudades, agrocidades o villas. También era fundamental para la industria, como los molinos, almazaras, e ingenios, y para las actividades agroganaderas, aunque el transporte en estas últimas ha dejado poca, o al menos sesgada, huella en la documentación. Por tanto, debemos considerar esta actividad en todas sus circunstancias: desde el transporte de granos, azúcar, sal o madera a las ciudades, hasta los pequeños acarreos del producto agrario a los hogares, molinos y silos de los pueblos más cercanos; desde el transporte de víveres y artillería a los ejércitos, o betunes a los astilleros; o las lanas hacia los puertos. A

2 Raúl RUIZ ÁLVAREZ, “Género y transporte en la Edad Moderna: una invitación a pensar históricamente”, en María José VILALTA I ESCOBAR (ed.), *Reptes de recerca en historia de les dones*. Lleida, Universitat, 2022, pp. 193-198. Raúl RUIZ ÁLVAREZ, “Concejos, Transporte y Conflictividad en el sur de la Península Ibérica (s. XVIII)”, en Ana M. GONZÁLEZ FASANI, y Alejandro CHILIGUAY (coords.). *Historia Moderna. Problemas, debates y perspectivas*. Bahía Blanca, Editorial de la Universidad Nacional del Sur, pp. 99-113

excepción de los libros de Santos Madrazo y David Ringrose³, son pocas las publicaciones de conjunto sobre el transporte en la España Moderna.

También es notable la escasez de estudios sobre las comunicaciones interiores o aspectos socio-laborales y económicos de los hogares relacionados con los transportistas. Esto puede deberse a las dificultades de la documentación y su tratamiento. Por ejemplo, el Fondo de la Real Cabaña de Carreteros de la Chancillería de Granada estaba sin explotar hasta la publicación de la tesis doctoral de Raúl Ruiz Álvarez⁴, o, aunque el Catastro del Marqués de la Ensenada ha sido muy utilizado y nos ha proporcionado una producción académica difícil de evaluar, la fiscalidad del transporte y las familias de quienes transportan se han trabajado de forma muy parcial y focalizada en espacios y aspectos muy acotados⁵. Además, muchas cuestiones sociales se han dado por sentadas sin valorarlas más allá de la

3 Santos MADRAZO MADRAZO, *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Madrid, Turner, 1984 y David R. RINGROSE, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*. Madrid, Tecnos, 1972.

4 Raúl RUIZ ÁLVAREZ, *Caminos y caminantes: los carreteros del reino de Granada*. Granada, Universidad, 2023. Raúl RUIZ ÁLVAREZ, “Aportación para la historia de la Real Cabaña de Carreteros. Nombramiento 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*, 33, (2021), pp. 255-271. Véanse también: Adela GIL CRESPO, “La Mesta de Carreteros del Reino”, en *Anales de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias*, XXII, 1957, pp. 210-230; Pedro GIL ABAD, *Junta y hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria*. Burgos: Diputación, 1984; y José TUDELA, “La Real Cabaña de Carreteros”, en *Homenaje a Don Ramon Carande*. Madrid, Sociedad de estudios y publicaciones, 1963, pp. 347-394. Véase también: Raúl RUIZ ÁLVAREZ, “Llevar y traer: la justicia del transporte en la Chancillería de Granada (s. XVIII)”, en Rafael MASSANET RODRÍGUEZ y Miguel Gabriel GARÍ PALLICER (coords.), *Un pie en el camino: recorridos, trayectos y paradas en la Edad Moderna*, Madrid, Síndesis, 2022, pp. 207-224.

5 Julián Pablo DÍAZ LÓPEZ, “Entre la descripción y la metodología novedosa: medio siglo en la historiografía del Catastro de Ensenada”, *Nimbus: Revista de climatología, meteorología y paisaje*, n.º 29-30, 2012, pp. 201-216 y Raúl RUIZ ÁLVAREZ y María JOSÉ ORTEGA CHINCHILLA, “Granada y Almería en El Catastro de Ensenada. Un recorrido por la historiografía”, *Revista de Historiografía (RevHisto)*, n.º 35, 2021, pp. 79-110. Véase también: Concepción Camarero Bullón, *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada*, Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 1987. Véase también: Marta MARÍN SÁNCHEZ y Margarita M. BIRRIEL SALCEDO (Coords.) *Problematizar el Catastro. o Debatiendo sobre cómo el siglo XVIII contaba personas y territorios*. Granada, Comares, 2022.

funcionalidad del transporte, sin calcular el peso de estas actividades en las localidades, sin detenerse a conocer la riqueza y el estatus de estos grupos sociales, o sin reflexionar sobre el papel de las mujeres, niños y agregados domésticos de dichos hogares. Actualmente, el transporte sigue siendo una asignatura pendiente de la historiografía, especialmente en el sureste peninsular.

El transporte organiza el territorio y condiciona su economía, así como el ejercicio de los poderes locales, responsables en la Edad Moderna del mantenimiento de las comunicaciones. Queremos resaltar la importancia de la historia local y regional, ya que estas prácticas historiográficas han agrupado la mayoría de los trabajos sobre el transporte en España, siguiendo los modelos propuestos por Pierre Vilar para Cataluña; Bartolomé Benassar para Valladolid, y Antonio Eiras para Galicia. En paralelo, debemos destacar la importante aportación de la corriente historiográfica liderada por Giovanni Levi y Carlo Ginzburg: la microhistoria⁶. Si somos hábiles para situar y relacionar estos estudios con la “historia total” de la que nos habla Braudel, sin caer en las trampas de relatar acontecimientos con mayor o menor precisión, podremos relacionar las diferentes circunstancias del transporte en cada uno de los territorios y preguntarnos sobre factores comunes y divergentes, así como sobre sus causas y consecuencias⁷.

Por tanto, el objetivo de este artículo es realizar un recorrido por los estudios sobre las infraestructuras de los caminos desde una perspectiva interdisciplinar que combina la historia con la ingeniería, el derecho, la

6 Sobre la historia local nos remitimos al balance historiográfico realizado por Inmaculada ARIAS DE SAAVEDRA ALIAS, “Luces y sombras de la Historia Local: Algunos apuntes sobre las Historias de Granada en la Edad Moderna”, en Margarita M. BIRRIEL SALCEDO y Lorenzo L. PADILLA MELLADO (eds.). *Estudios de Historia sobre el Valle de Lecrín*, Padul: Ayuntamiento de Padul, 2014, pp. 11-32.

7 Fernand BRAUDEL, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*. Madrid, Alianza Editorial, 1984, 3 vols.

arquitectura y la literatura de viajes. Nos centraremos en cómo los caminos y puentes conformaban redes de comunicación indispensables para la circulación. En este contexto, los condicionantes geográficos y el control estatal desafiaban tanto la técnica como la financiación, creando tensiones entre diferentes jurisdicciones. Estas infraestructuras influían significativamente en las economías locales y en la vida cotidiana de las personas, con el objetivo primordial de garantizar la seguridad, la gestión y el mantenimiento efectivos.

II. Infraestructuras del transporte

Las infraestructuras del camino en la Edad Moderna pueden clasificarse en dos categorías principales: la red viaria y las hospederías. La red viaria abarcaba puentes, calzadas, caminos, y otras obras relacionadas, mientras que las hospederías incluían ventas, mesones y posadas. Hasta el siglo XVIII, no existía una política viaria comúnmente aceptada para el diseño y mantenimiento de los caminos ni para la gestión de los servicios de hospedaje. A pesar de algunas intervenciones puntuales de la Corona y los municipios, la falta de una estrategia unificada resultaba en una red de caminos y servicios de hospedaje fragmentada e ineficiente.

Con la creación de la Superintendencia de Caminos, se inició un esfuerzo significativo hacia la centralización de la política viaria. No obstante, la implementación de un sistema radial de caminos y carreteras hacia Madrid, así como el establecimiento de una red organizada de servicios de hospedaje, presentaron numerosos desafíos. Entre estos retos se incluían la escasez de recursos, la resistencia de las autoridades locales y las dificultades geográficas inherentes al territorio. Obstáculos y límites que retrasaron el desarrollo de una infraestructura que fuese coherente y eficiente.

Para facilitar los trayectos y el hospedaje, se elaboraron diversos Repertorios de Caminos, que actuaban como guías detalladas para los viajeros.

En los siglos XVI y XVII, se publicaron repertorios importantes como los de Pedro Juan Villuga y Alonso de Meneses. Este último no solo incluía rutas, sino también una relación exhaustiva de hospederías disponibles a lo largo del camino. En el siglo XVIII, los repertorios de Tomás Fernández Mesa y José Matías Escribano se destacaron por su detallada descripción de las rutas y por proporcionar información valiosa sobre las infraestructuras de hospedaje. Estos repertorios no solo ayudaron a los caminantes a planificar sus rutas, sino que también promovieron la mejora y el mantenimiento de las infraestructuras existentes al resaltar las necesidades y deficiencias de la red viaria y de las hospederías⁸.

A medida que avanzaba el siglo XVIII, la creciente centralización y los esfuerzos sistemáticos por mejorar las infraestructuras viarias y de hospedaje comenzaron a mostrar resultados. La red de caminos se expandió y mejoró, facilitando el comercio y la movilidad. Las hospederías, por su parte, empezaron a ofrecer servicios más uniformes y de mejor calidad, reflejando una evolución en la gestión y el mantenimiento de estos establecimientos. La combinación de políticas centralizadas, la publicación de repertorios detallados y el creciente interés en mejorar las infraestructuras viarias y de hospedaje marcó un cambio significativo en la forma en que se gestionaban y utilizaban los caminos y servicios de hospedaje en la península ibérica durante la Edad Moderna.

Las leyes y diversas normativas han tenido un impacto significativo en los estudios de la caminería histórica. La reglamentación de las vías de

⁸ Pedro JUAN VILLUGA, *Reportorio de todos los caminos de España (1546)*. Madrid, Typ. Marsiega, 1950; Alonso DE MENESES, *Reportorio de Caminos (1576)*. Madrid, Ministerio de Educación y Ciencia-Dirección General de Patrimonio Artístico y Cultural, 1976; Thomas MANUEL FERNÁNDEZ DE MESA, *Tratado legal y político de caminos públicos, y posadas*. Parte II, Valencia: por Joseph Thomàs Lucas, 1755; José Matías ESCRIBANO, *Itinerario español o guía de caminos para ir desde Madrid a todas las ciudades y villas más principales de España: y para ir de unas ciudades a otras, y a algunas Cortes de la Europa*. Madrid: Imp. de Miguel Escribano, 1798.

comunicación se desarrolló en paralelo con la de los servicios de hospedaje, reflejando una creciente preocupación por mejorar ambos aspectos para facilitar los desplazamientos y, en consecuencia, los intercambios comerciales y culturales. Durante la Edad Moderna, se presentaron diversas teorías y propuestas destinadas a mejorar la organización y financiación de la gestión de los caminos, así como los servicios ofrecidos en las posadas. Estas propuestas abarcaban diferentes aspectos, como el oficio de los mesoneros y venteros, los materiales utilizados en la construcción, el diseño y la comodidad del mobiliario, la calidad y variedad de la alimentación, y la distribución estratégica de estos establecimientos a lo largo de las rutas principales. Las normativas establecían estándares específicos y regulaciones detalladas que definían las responsabilidades de los mesoneros y venteros, garantizando que los servicios ofrecidos cumplieran con las expectativas de calidad y seguridad para los viajeros. Además, se introdujeron innovaciones en los métodos de construcción de caminos y puentes, con el objetivo de aumentar su durabilidad y reducir los costos de mantenimiento, lo cual también se reflejaba en las propuestas y proyectos de mejora de las infraestructuras viarias⁹.

⁹ FERNÁNDEZ DE MESA, *Tratado legal y político de caminos públicos, y posadas...op. cit*; MARTÍN SARMIENTO, *Apuntamientos para un discurso sobre la necesidad que hay en España de unos buenos Caminos reales y de su pública utilidad*. Seminario Erudito A. Valladares, Tomo XX, Madrid, 1789; Gaspar MELCHOR DE JOVELLANOS, *Informe de la sociedad económica de Madrid al Real y Supremo Consejo de Castilla en el expediente de ley agraria, extendido por su individuo de número el señor don Gaspar Melchor de Jovellanos, a nombre de la junta encargada de su formación*. Madrid, Imp. de I. Sancha, 1820; AHNob, VALENCIA, C.3, D.33, *Informe de Agustín Betancourt a Pedro Cevallos sobre el mal estado de las carreteras españolas, la mala inversión realizada y los nuevos planes para la dirección de las obras de los canales y caminos*. (El informe se transcribió en la revista de obras públicas (1869), n°5, pp. 54-58; n° 6, pp. 68-71; n° 10, pp. 115-116; n° 13, pp. 156-158. Antonio T. REGUERA RODRÍGUEZ, “Los Apuntamientos del padre Martín Sarmiento sobre la construcción de la Red Radial de Caminos Reales en España”. *Llull*, 22, (1999), pp. 475-506. En 1989 se publica por primera vez la *Historia de las Obras Públicas en España* por el ingeniero de caminos Pablo ALZOLA Y MINONDO, *Historia de las obras públicas en España*. Madrid, Turner, 1979. Sobre las hospederías nos remitimos a los recientes trabajos de Raúl RUIZ ÁLVAREZ, “Las hospederías en el litoral del reino de Granada: los mesones de Motril en el Catastro de Ensenada”. *Baética: Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*”, 39, (2019), pp. 251-

Durante el siglo XVIII, la Corona mostró un notable interés en desarrollar una red de carreteras que irradiara desde Madrid, impulsando principios centralizadores y creando una serie de normativas organizativas. Sin embargo, a pesar de los esfuerzos y regulaciones implementadas, los problemas persistieron tanto en la red de caminos como en los servicios de hospedaje, que eran esenciales para la vida en el camino. Los viajeros de la época, a través de sus cartas y diarios, documentaron con frecuencia las deficiencias encontradas en estas infraestructuras. Las quejas abarcaban una variedad de problemas: caminos en mal estado, falta de mantenimiento adecuado, y la insuficiencia de los servicios ofrecidos en posadas y mesones. Estas infraestructuras no solo eran vitales para el transporte y el comercio, sino también para el bienestar de los viajeros, que a menudo se encontraban con dificultades significativas en sus desplazamientos¹⁰.

283; “Ventas y mesones en los caminos del Valle de Lecrín y La Alpujarra (s. XVIII). *Tiempos Modernos*, vol. 10, 44, (2020), pp. 120-153; y “Ventas, mesones y posadas en el reino de Granada (s. XVIII). *Chronica nova*, 46, (2020), pp. 309-345. Véase también: M. 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), pp. 329-357. De la misma autora: “Caminos y hospedajes granadinos: aproximación a algunos ejemplos del valle de Lecrín durante la Edad Moderna”, en Rafael MASSANET RODRÍGUEZ, Miguel Gabriel GARÍ PALLICER (coords.), *Un pie en el camino: recorridos, trayectos y paradas en la Edad Moderna*. Madrid, Sínderesis, 2022, pp. 177-194.

10 José GARCÍA MERCADAL, *Viajes de extranjeros por España y Portugal. Desde los tiempos más remotos hasta comienzos del siglo XX*. Salamanca, Junta de Castilla y León, 6 vol.; Elvira LINDOSO-TATO y Margarita M. VILAR RODRÍGUEZ, “La literatura de viajes y el transporte en Galicia desde el último tercio del siglo XVIII hasta mediados del XIX”. *Cuadernos De Estudios Gallegos*, 62, (128), (2015), pp. 207-247; y Rocío PLAZA ORELLANA, *Los caminos de Andalucía: memorias de los viajeros del siglo XVIII*. Sevilla, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2008. Véanse también: Ana Clara GUERRERO LATORRE, *Viajeros británicos en la España del siglo XVII*. Tesis doctoral inédita, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 1989; Consol FREIXA, *La imagen de España en los viajeros británicos en el Siglo XVIII*. Tesis doctoral inédita, Universitat de Barcelona, 1991; Hiltrud FRIEDERICH-STEGMANN, *La imagen de España en los libros de los viajeros alemanes del siglo XVIII: con la traducción de las cartas correspondientes al “Viaje por España durante los años 1797 y 1798” de Christian August Fischer*. Tesis doctoral inédita, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2003; Julio FERNÁNDEZ PORTELA y Virginia ISLA GARCÍA, “La atracción del vino en los viajeros europeos de los siglos XVIII y XIX”, *Polígonos: Revista de geografía*, 23, (2012), pp. 235-262.

La red viaria, en particular, enfrentaba desafíos como la escasez de recursos para su mantenimiento y la resistencia de las autoridades locales a las políticas centralizadoras. Las carreteras, muchas veces en mal estado, complicaban el tránsito y aumentaban el riesgo de accidentes y retrasos. Además, las medidas tomadas para mejorar la situación no siempre se implementaban de manera efectiva, lo que agravaba los problemas existentes. Por otro lado, los servicios de hospedaje, cruciales para los viajeros, también eran motivo de queja. Las ventas y posadas a menudo carecían de las comodidades básicas, presentaban problemas de higiene y seguridad, y no siempre ofrecían una alimentación adecuada. A pesar de las normativas destinadas a regular estos establecimientos, la calidad de los servicios variaba considerablemente y rara vez alcanzaba los estándares deseados.

La Novísima Recopilación recoge muchas de estas normativas, centradas en dos preocupaciones principales: el control de gravámenes y la construcción, reparación y mantenimiento de infraestructuras. En 1497, los Reyes Católicos impusieron a las justicias y concejos la obligación de abrir y mantener los caminos transitables, prohibiendo su cierre o arado bajo la amenaza de una multa de diez mil maravedíes. Respecto a las hospederías, se prohibió la construcción de ventas y mesones en áreas despobladas sin la debida licencia, debido a problemas con la defraudación de alcabalas. Además, los Reyes Católicos eximieron del pago de alcabalas a los venteros y mesoneros de determinados arzobispados y obispados, en un esfuerzo por regularizar y mejorar los servicios de hospedaje. Estas medidas reflejan un intento claro de la Corona por garantizar la funcionalidad y accesibilidad de las vías de comunicación, así como por controlar y mejorar los servicios de hospedaje en el reino, abordando tanto aspectos económicos como de infraestructura para fomentar un entorno más seguro y eficiente para los viajeros¹¹.

11 *Novísima Recopilación*, Libro VII. Título XXXV. De los caminos y los puentes. Ley II.

La normativa también regulaba la tasa de venta de paja y cebada en los mesones y ordenaba que los viandantes recibieran comida a precios justos. En 1500, los alcaldes y corregidores debían visitar las hospederías para mejorar tanto las instalaciones como el servicio. La corona velaba además por evitar abusos de la justicia, como estableció la nueva instrucción de leyes para los alcaldes de adelantamiento de 1543¹².

En 1560, los mesoneros obtuvieron la libertad de vender comestibles a precios moderados por las Justicias, y Carlos IV obligó a las Justicias a establecer precios justos para la cebada. Felipe II mandó en 1587 que todas las leguas se entendieran como las comunes, y en 1586 ordenó la instalación de pilares en los caminos para señalarlos durante los temporales de nieve¹³.

En la ordenanza de Intendentes Corregidores de 1749, Fernando VI asignó a las Justicias de provincia y a los Subdelegados la responsabilidad de mantener en buen estado los caminos públicos y los puentes, asegurando su transitabilidad. Estas autoridades debían prevenir que los labradores ocuparan estos caminos con sus labores agrícolas, y en caso de ser necesario, informar al Concejo para obtener los fondos necesarios para la reparación y mantenimiento de las infraestructuras. Además, las Justicias de cada pueblo tenían el deber de garantizar la seguridad y el libre tránsito en estas vías, adoptando medidas para mejorar las posadas y mesones. Esta normativa no solo buscaba asegurar que los caminos estuvieran en condiciones adecuadas para el tránsito, sino también que los servicios de hospedaje ofrecieran una calidad aceptable para los viajeros. Las autoridades locales eran responsables de inspeccionar y supervisar regularmente estas instalaciones para asegurar que cumplieran con los estándares establecidos.

12 *Novísima Recopilación*, Libro VII. Título XXXVI. De las ventas, posadas y mesones. Leyes I a la IX.

13 *Novísima Recopilación*, Libro VII. Título XXXV. De los caminos y los puentes. Leyes III-IV

Al mismo tiempo, la ordenanza promovía la colaboración entre las diferentes instancias de gobierno para financiar y ejecutar las obras necesarias, reflejando un esfuerzo coordinado para mejorar la infraestructura vial y de hospedaje, y garantizar una experiencia más segura y confortable para los viajeros¹⁴.

En 1761, Carlos III emitió un Real Decreto para construir caminos rectos y sólidos en España, comenzando por Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia. Ese mismo año, el Reglamento e Instrucción nombró a Esquilache Superintendente General de Caminos y Posadas. En 1772, se dictaron reglas para la conservación de los caminos, y en 1778, la Superintendencia de Caminos y Posadas se agregó a la de Correos y Postas, centralizando aún más la gestión¹⁵.

El Real Decreto emitido por Carlos III el 8 de octubre de 1778, agregó la Superintendencia General de Caminos y Posadas a la de Correos y Postas, consolidando así su estructura administrativa. Las competencias y facultades de esta entidad fueron definidas posteriormente en la cédula del 8 de junio de 1793, en la cual se otorgaba al superintendente la autoridad para nombrar al Director o Directores Generales encargados de dirigir estas importantes áreas de infraestructura y comunicación. Este cambio organizativo reflejaba la creciente importancia atribuida a la gestión eficiente de los caminos y posadas en el contexto de la administración pública, buscando mejorar los intercambios y por tanto, la economía del Reino¹⁶.

La cédula emitida un año más tarde en Aranjuez por Carlos IV esclarece la jurisdicción de la Superintendencia de Caminos y Posadas. Bajo esta

14 *Novísima Recopilación*, Libro VII. Título XXXV. De los caminos y los puentes. Ley V. *Novísima Recopilación*. Libro VII. Título XXXVI. De las ventas, posadas y mesones. Ley X

15 Biblioteca Central Militar. Ubicación: DE. IV-6461(55). Copia del Real Decreto expedido para hacer caminos rectos, y sólidos en España, que faciliten el comercio de unas provincias á otras, dando principio por los de Andalucía, Cathaluña, Galicia, y Valencia. 4 p.

16 *Novísima Recopilación*. Libro VII. Título XXXV. De los caminos y puentes. Ley VII.

disposición, el primer Secretario de Estado asumiría el cargo de Superintendente general, responsable de la construcción, conservación, reparación y establecimiento de postas. Su función principal sería garantizar que los caminos y posadas se mantuvieran en condiciones transitables y seguras. Específicamente, se estableció que las posadas debían estar bien abastecidas y mantenerse limpias para satisfacer las necesidades de los viajeros. Para llevar a cabo la construcción y el mantenimiento de estas infraestructuras, se podrían designar directores generales, quienes, junto con los operarios a cargo, estarían exentos de pagar alcabalas y otros impuestos sobre los materiales utilizados. Además, tendrían el derecho de cortar leña o aprovechar los pastos públicos en las mismas condiciones que los residentes locales, facilitando así la ejecución eficiente de sus tareas. Esta cédula reflejaba la preocupación del gobierno por mejorar las condiciones de viaje y hospedaje en el reino, al tiempo que proporcionaba incentivos y libertades para aquellos encargados de llevar a cabo estas importantes labores de infraestructura¹⁷.

Ese 8 de junio de 1794, Carlos IV también promulgó una legislación detallada sobre la construcción y mantenimiento de posadas, identificando tres obstáculos principales para su adecuado funcionamiento y comodidad. Estos obstáculos incluían los privilegios exclusivos reclamados por algunos señores en sus territorios, la escasez de tráfico y comercio, y la avaricia de los propietarios y arrendatarios de posadas. Para abordar estos problemas, se tomaron varias medidas. En primer lugar, se eliminaron los privilegios exclusivos mediante la concesión de licencias de construcción de posadas, promoviendo así una competencia más equitativa en el sector. En cuanto a la escasez de tráfico, se otorgaron beneficios a los propietarios para compensar la falta de ingresos diarios, y se brindó apoyo a los meso-

17 *Novísima Recopilación*. Libro VII. Título XXXV. De los caminos y puentes. Ley VII

neros que contribuían con productos, asegurando su subsistencia. Además, se estableció que las posadas con poco tráfico diario pudieran estar abastecidas con exenciones fiscales o pagos moderados, evitando así que los viajeros tuvieran que buscar suministros fuera de ellas. Por otro lado, se incentivó la construcción de posadas en áreas despobladas mediante la concesión gratuita de terrenos, tanto para la posada como para la agricultura. Para garantizar la calidad y el servicio en todas las posadas, se asignaron responsabilidades a los directores generales, quienes podrían tomar medidas como embargar los alquileres para cubrir gastos o realizar mejoras urgentes financiadas con fondos públicos, con el compromiso de reintegrar posteriormente dichos fondos. Una disposición notable fue la obligación de las autoridades locales de inspeccionar regularmente las posadas, reportando cualquier anomalía y garantizando la seguridad y comodidad de los viajeros. Estas disposiciones reflejaban el compromiso de la Corona con la mejora de los servicios de hospedaje y la regulación del sector para garantizar una experiencia positiva para los viajeros.

La Superintendencia no asumió directamente la responsabilidad de todos los territorios, sino que se establecieron subdelegados específicos bajo la dirección general para las diferentes regiones. Una de estas delegaciones fue la Junta de Caminos de Granada, que también tenía jurisdicción sobre los reinos de Córdoba y Jaén. Sin embargo, su efectividad se vio limitada por la escasez de recursos y los constantes conflictos con las élites municipales. Incluso después de que la Superintendencia General de Caminos y Posadas se integrara a la de Correos y Postas, se emitió una Real Orden el 23 de julio, incluida en una circular del Consejo del 23 de diciembre de 1796, que establecía que los pueblos de los reinos de Granada, Jaén y Córdoba no podían realizar obras ni gastar en caminos sin la autorización de la Junta mayor de Granada y sus órdenes. A pesar de que la competencia

correspondía al Superintendente General, este delegó las responsabilidades relacionadas con estos reinos en la Junta mayor de caminos de Granada. Este proceso ilustra los desafíos administrativos y políticos que enfrentaba la Superintendencia en su intento por coordinar y mejorar las infraestructuras de transporte en todo el Reino¹⁸.

De manera paralela, los municipios también regulaban los caminos y las posadas a través de sus propias ordenanzas, aunque con el transcurso del siglo XVIII, estas competencias fueron gradualmente transferidas a los Intendentes y Corregidores. A pesar de los esfuerzos por mejorar la infraestructura viaria, el progreso fue relativamente lento durante este período. La notable frecuencia con la que se abordaba este tema, tanto en la legislación como en los tratados o arbitrios, reflejaba una preocupación constante por mejorar el servicio y las condiciones en las ventas, mesones y posadas. Estas menciones en la legislación proporcionan un panorama detallado del creciente interés del gobierno central, especialmente bajo la dinastía borbónica, en la construcción y mantenimiento de una red radial de caminos que convergiera en Madrid. Este enfoque no solo buscaba mejorar la infraestructura de transporte, sino también permitir que el Estado extendiera su control y toma de decisiones a lo largo y ancho del Reino, consolidando así su autoridad y presencia en todos los rincones del territorio¹⁹.

III. UN BREVE RECORRIDO POR LA HISTORIOGRAFÍA DEL CAMINO EN LA EDAD MODERNA

La historiografía moderna ha abordado el estudio de las infraestructuras del camino con diversos enfoques, y aunque ha habido un rango variable de

18 *Novísima Recopilación*. Libro VII. Título XXXV. De los caminos y puentes. Leyes IX-X.

19 José JURADO SÁNCHEZ, *Los Caminos de Andalucía en la Segunda Mitad del Siglo XVIII (1750-1808)*. Córdoba, *Área de Cultura del Ayuntamiento*, 1988, pp. 58. Véase también: José JURADO SÁNCHEZ, “La red viaria malagueña en la segunda mitad del siglo XVIII”. *Estudios Regionales*, 32, (1995), pp 73-10.

atención, destacan algunos estudios excepcionales que resultan fundamentales para comprender el transporte en su totalidad. Entre ellos, el trabajo mencionado de Santos Madrazo Madrazo ocupa un lugar destacado junto al de José Jurado Sánchez para Andalucía²⁰. Específicamente, su primer volumen se dedica a un análisis exhaustivo que abarca aspectos institucionales, técnicos e ideológicos, proporcionando un balance completo que comprende desde la legislación vigente hasta la configuración de los elementos de control, pasando por el estado, trazado y mejoras de la red viaria. Este análisis integral no deja de lado los aspectos relacionados con los costos y la financiación, lo que permite una comprensión de la complejidad involucrada en el desarrollo y mantenimiento de las infraestructuras del camino en la Edad Moderna.

Previamente, es esencial destacar la valiosa contribución de Gonzalo Menéndez Pidal en este campo. Su trabajo ha servido como faro para la comprensión de la evolución de las infraestructuras del camino en la Edad Moderna. Además, no podemos pasar por alto el significativo aporte de la revista de obras públicas del colegio de caminos, canales y puertos de España, cuya publicación se remonta al año 1859. A lo largo de sus números y monográficos, esta revista ha sido un bastión del conocimiento, explorando minuciosamente diversos aspectos de la Edad Moderna. Específicamente, los artículos proporcionados por José Ignacio Uriol Salcedo han destacado por su profundidad y amplitud. Desde 1960 hasta 2009, Salcedo compartió veintisiete trabajos esclarecedores sobre los viajes por España, los caminos y los transportes terrestres. Estas investigaciones han enriquecido profundamente nuestro entendimiento de la historia de la infraestructura y los desplazamientos en la Península Ibérica²¹.

20 Santos MADRAZO MADRAZO, *El sistema de comunicaciones...op. cit.*, José Jurado Sánchez, *Los Caminos de Andalucía... op. cit.*

21 Gonzalo MENÉNDEZ PIDAL, *Los caminos en la Historia de España*. Madrid, Ediciones Cultura His-

La preocupación de la Monarquía por la mejora de los caminos se remonta a los tiempos de los Reyes Católicos, aunque esto no significa que anteriormente no existiera interés en mantener las infraestructuras de transporte para garantizar la circulación de personas y mercancías, siendo una cuestión vital para el desarrollo y la supervivencia. Dos factores principales condicionaron el avance de las comunicaciones interiores en la España Moderna: el traslado de la corte a Madrid y las características geográficas del relieve peninsular. Además, en las infraestructuras españolas se observa la “larga duración” mencionada por Braudel. De hecho, Santos Madrazo sostiene que “hasta 1750 España era un pueblo de unos nueve millones de habitantes en un país sin carreteras”²². La red viaria todavía se basaba en gran medida en las vías romanas, que a su vez habían aprovechado los trazados prehistóricos. Parte de los caminos también seguían las rutas de la Mesta. Sin embargo, en general, no se observaron mejoras significativas en la red hasta la segunda mitad del siglo XVIII. Este período marcó un punto de inflexión en los esfuerzos de la Corona por modernizar y expandir las infraestructuras de transporte en España.

Desde la perspectiva de la historia del derecho, Pedro García Ortega²³, destaca que durante los siglos XVI y XVII, la condición de los caminos era lamentable, a pesar de los reiterados recordatorios de los procuradores sobre la obligación de mejorar y mantener estas vías. En su obra, García Ortega examina detalladamente la normativa real y los fueros de Vizcaya y Navarra relacionados con los caminos, enriqueciendo su análisis con re-

pánica, 1951. ALONSO DE MENEZES y JOSÉ IGNACIO URIOL SALCEDO, *Repertorio de caminos*. Madrid, Ministerio de Educación y Ciencia, 1976; JOSÉ IGNACIO URIOL SALCEDO, *Historia de los caminos en España*. Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1990-1992. Del mismo autor, nos remitimos a sus publicaciones en la Revista de Obras Públicas: Órgano profesional de ingenieros de caminos, canales y puertos.

22 Santos MADRAZO MADRAZO, *El sistema de comunicaciones...op. cit.*, p. 17.

23 Pedro GARCÍA ORTEGA, *Historia de la legislación española de caminos y carreteras*. Madrid, servicio de publicaciones del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1982, pp. 29-56.

ferencias a los discursos y teorías de la época, especialmente de los ilustrados. El autor señala que el siglo XVIII fue un período crucial para el desarrollo de los caminos en España, identificando el Real Decreto del 10 de junio de 1761, emitido por Carlos III, como un punto de inflexión significativo. Este decreto estableció la necesidad de construir caminos rectos y duraderos para facilitar el comercio entre las provincias, marcando así el inicio del primer plan de obras importante en este sentido. En cuanto a la financiación, García Ortega destaca los desafíos para su concreción, diferenciando entre la financiación para obras nuevas y para conservación. Para las obras nuevas, se implementaron medidas especiales, como el cobro de un sobreprecio en la venta de sal durante diez años, así como asignaciones mensuales específicas para los caminos de Andalucía, Cataluña y Galicia. En relación con la organización, el autor argumenta que la falta de un centro directivo unificado para coordinar y controlar la gestión resultó en resultados subóptimos, con sobrecostos y numerosos errores en las obras. Por esta razón, se decidió unir la Superintendencia de Caminos a la de Correos. Sin embargo, la diversidad de directores designados dificultó el éxito de esta medida. La obra de García Ortega ofrece una visión detallada y crítica del desarrollo de los caminos en España durante los siglos XVI al XVIII, destacando los desafíos enfrentados en términos de legislación, financiación y organización, así como las iniciativas clave que marcaron el camino hacia una red viaria más eficiente y moderna.

Dos años después, Santos Madrazo publicó lo que se ha consolidado como la obra de referencia en el ámbito del transporte, especialmente enfocada en la red viaria, a la cual dedicó su primer volumen. Esta obra integral ha permanecido insuperable hasta la fecha, ya que no solo abordó la normativa legal y el trazado de la red, sino que también situó la configuración de los organismos de control en el contexto ilustrado y analizó su evolución

a lo largo del tiempo. La creación de la Superintendencia de Caminos en 1761 y las reorganizaciones posteriores contribuyeron significativamente a la mejora y expansión de la red viaria, aunque también pusieron de manifiesto la escasez de técnicos especializados en la materia. Para abordar esta situación, se estableció la Inspección General de Caminos y Canales, integrada por tres comisarios, ocho ayudantes y cuatro arquitectos conservadores de los Sitios Reales, así como un celador por cada diez leguas. Destacados personajes como Agustín de Betancourt, quien asumió la responsabilidad de la Inspección en 1801, sobresalieron en este contexto. La obra de Madrazo abarca desde la detallada descripción de los itinerarios hasta las obras de mejora de la red, incluyendo aspectos técnicos como medidas, anchura, mano de obra y herramientas, así como la defensa y conservación de los caminos. Además, profundiza en los aspectos relacionados con los costos y la financiación, proporcionando así un análisis exhaustivo y completo de la infraestructura viaria²⁴.

José María Menéndez Martínez presentó en 1987 su tesis doctoral centrada en los asuntos relacionados con el mantenimiento y la financiación de la red de caminos, abarcando el período desde el Real Decreto del 10 de junio de 1761 hasta finales del siglo XVIII. Su investigación profundizará en la gestión y sostenibilidad de esta infraestructura crucial, explorando cómo las políticas y regulaciones implementadas durante este período impactaron en el mantenimiento y desarrollo de la red viaria en España²⁵.

En 1990, José I. Uriol Salcedo actualizó las informaciones proporcionadas por sus predecesores, como Pablo Alzola y Mindodo y Gonzalo Menéndez Pilar. Su obra *Historia de los Caminos de España* no solo revisa la

24 Santos MADRAZO MADRAZO, *El sistema de transportes...op. cit.*

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.

diversa legislación y los itinerarios de caminos, sino que también analiza el transporte desde múltiples perspectivas, incluyendo la visión de los viajeros. Además, presta atención a aspectos como las hospederías y los propios carreteros, realizando un excelente ejercicio de síntesis sobre lo que ya se había publicado anteriormente.

Máximo Diago Hernando y Miguel Ángel Ladero Quesada realizaron un minucioso y completo análisis de una variedad de medidas dirigidas a mejorar tanto el confort de los viajeros como las características de las estructuras asociadas. Entre estas medidas, resalta una serie de disposiciones, como una orden promulgada en 1495 que exigía la construcción de caminos aptos para el tránsito de carretas, junto con la edificación de posadas y ventas en el reino de Granada. No obstante, los investigadores señalaron que, en la práctica, la responsabilidad de ejecutar y mantener estas obras recaería en las autoridades locales. Esta observación subraya la complejidad de implementar efectivamente políticas a nivel regional y destaca la necesidad de una coordinación adecuada entre los diferentes niveles de la administración para lograr mejoras significativas en la infraestructura y los servicios relacionados con los viajes²⁶.

Al abordar los estudios locales y regionales, es importante reconocer la vasta gama de investigaciones disponibles, aunque sería poco realista intentar abarcarlas todas en este contexto. Nos centraremos en destacar algunos de los trabajos más significativos sobre Vizcaya, Cataluña, Valencia, Galicia y Andalucía en el siglo XVIII. Sin embargo, es importante tener en cuenta que esta selección no pretende ser exhaustiva, sino más bien representativa de la diversidad de estudios disponibles sobre estas regiones y su importancia histórica durante ese período.

²⁶ Máximo DIAGO HERNANDO y Miguel Ángel LADERO QUESADA, “Caminos y Ciudades en España. De la Edad Media al Siglo XVIII”. *En la España Medieval*, 33, (2010), pp. 347-382.

Durante las décadas de los 70 y 80, se observa un creciente interés en la elaboración de tesis doctorales y memorias de licenciatura que abordan la temática de los caminos en el siglo XVIII. Como resultado de este fenómeno, María Ángeles Larrea Sagarmínaga llevó a cabo en 1972 un estudio sobre el camino de Vizcaya en la segunda mitad del mencionado siglo. Posteriormente, en 1979, la revista “Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea”, de la Universidad de Valladolid, publicó la memoria de licenciatura de Luis Antonio Ribot García, centrada en la construcción del camino de Valencia durante el siglo XVIII. Este trabajo adoptó una estructura clásica, explorando las políticas reformistas de los borbones en materia de obras públicas y comunicaciones, para luego profundizar en las obras del camino entre Madrid y Valencia, haciendo especial hincapié en las técnicas de construcción y la financiación asociada. Asimismo, en 1986, Gregorio Peman Torres completó su tesis doctoral sobre los caminos de Cataluña durante la primera mitad del siglo XVIII. Para ello, recurrió a fuentes cartográficas y a los escritos de Ambrosio Borjano y el Conde de Darnius, con el objetivo de establecer una jerarquía de caminos y proponer un modelo de circulación más eficiente y efectivo para la región²⁷.

Desde la historia del derecho, en 1995 María Eugenia López Lambas defendió su tesis doctoral centrada en los aspectos jurídicos del Camino Real de Galicia. De particular interés son los capítulos segundo, tercero, cuarto y quinto, donde se aborda el papel crucial de las comunicaciones durante el siglo XVIII, destacando las perspectivas de Bernard Ward y Tomás Fernández Mesa. También se profundiza en la historia de los caminos,

27 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*, 1. (1979), pp.175-230, Gregorio PEMAN TORRES, *Los caminos de Cataluña en la primera mitad del siglo XVIII. Una infraestructura viaria preindustria*. Tesis doctoral inédita, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 1986.

especialmente en relación con el Real Decreto de 10 de junio de 1761, y se establecen conexiones con las críticas de los ilustrados y viajeros como Bentancourt, Jovellanos, Ponz y Townsend. Por último, se examina la creación del cuerpo de ingenieros, sus características distintivas, como su marcado protagonismo militar, y la implementación del que, en la práctica, fue el primer plan de carreteras. En este análisis, se recurre a la vida y obra del ingeniero Carlos Lemour para comprender las complejidades administrativas relacionadas con la obra pública del camino hacia Galicia, un aspecto que quedó documentado en la apertura de un proceso judicial²⁸.

Entre los años 1992 y 2002, se llevarán a cabo los congresos internacionales sobre caminería hispánica, una iniciativa organizada por la Asociación Internacional de Caminería. Estos congresos constituirán un importante foro donde convergerán diversas disciplinas y métodos de investigación, incluyendo destacados estudios locales y regionales. Durante este periodo, se presentarán numerosos trabajos relevantes que abordarán diferentes aspectos del tema que nos ocupa, proporcionando una visión amplia y diversa del contexto histórico y la importancia de las vías de comunicación en la península ibérica²⁹.

Los estudios durante este período se enfocan en tres aspectos esenciales: la legislación, la evolución de las infraestructuras y su financiación. En relación con las vías terrestres del sur, aunque abordadas de manera tangencial en algunos trabajos, destacan las investigaciones ya citadas de Jurado Sánchez sobre los caminos de Andalucía. Estos estudios, que abarcan

28 María Eugenia LÓPEZ LAMBAS, *El Camino Real de Galicia. Aspectos Jurídicos*. Tesis doctoral inédita, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 1995. Manuel GARCÍA FUENTES, *El camino de acceso a Galicia en el siglo XVIII*. A Coruña, Diputación A Coruña, 1987.

29 Jesús GONZÁLEZ DE CHÁVEZ MENÉNDEZ, “Los caminos de Canarias en el siglo XVIII”, en Manuel CRIADO DE VAL (coord.), *Caminería hispánica: actas del V Congreso Internacional de Caminería Hispánica celebrado en Valencia (España), julio 2000*, vol. 2. Madrid: AACHE, 2002, pp. 985-994. Juan Antonio GARCÍA GONZÁLEZ y Leandro GARCÍA GONZÁLEZ, “Los caminos en Extremadura a finales del siglo XVIII”, en Manuel CRIADO DE VAL (coord.), *Caminería hispánica: actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, vol. 1. Madrid: AACHE, 1996, pp. 215-234.

principalmente la segunda mitad del siglo XVIII, se centran en la apertura de caminos aptos para el tránsito de carros y en las vías en el territorio malagueño, como la construcción de la carretera Málaga-Antequera³⁰.

Nos adentramos en el análisis de la Junta de Caminos de Granada, una entidad de la cual ha resultado complicado acceder a una documentación más amplia, limi-tándonos en su mayoría a algunos legajos con referencias dispersas. Según señala Pedro García Ortega, el 2 de septiembre de 1791, el Superintendente General de Postas y Correos delegó en la Junta Mayor de Caminos de Granada. Aportando más detalles sobre su estructura, José Jurado Sánchez menciona que estaba presi-dida por el titular de la Chancillería de Granada, quien también ejercía como pre-sidente de la Junta. La composición incluía dos vocales, uno de los cuales actuaba como secretario, así como el Corregidor y un regidor del Ayuntamiento. Además, contaba con la participación de un representante de la Iglesia y otro del Ejército. La Junta designaba un comisionado en cada localidad para elaborar informes sobre el estado de los caminos, y algunos individuos notables, como Domingo Thomas, director de la Escuela de Dibujo de Granada, se encargaban del arreglo de los mis-mos. A pesar de haber llevado a cabo una búsqueda minuciosa en archivos relevan-tes como el Archivo de la Real Chancillería de Granada y los Archivos Histórico Nacional y General de Simancas, hasta la fecha solo se han encontrado algunos documentos que hacen alusión a esta Junta, lo que dificulta reconstruir su historia o composición en detalle³¹. Aun así, estamos explorando ciertos expedientes de obras datados en las primeras décadas del siglo XIX, los cuales se encuentran en el fondo del Juzgado Privativo de la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros de la Chancillería de Granada³².

30 José JURADO SÁNCHEZ, *Los Caminos de Andalucía...op. cit.* Del mismo autor, véase: “La red viaria malagueña...art. cit

31 Pedro GARCÍA ORTEGA, *Historia de la legislación española...op. cit.*, pp. 55; y José JURADO SÁNCHEZ, *Los Caminos de Andalucía en la Segunda Mitad del Siglo XVIII (1750-1808)*, pp. 57-58.

32 Sobre el particular, se está elaborando un artículo actualmente.

Para el contexto del siglo XVI en Granada, contamos con la investigación de Carlos Javier Garrido García sobre Guadix y su entorno. En su estudio, además de señalar la proliferación de ventas a lo largo de los caminos, destaca especialmente el desarrollo del carril que conecta Guadix con Almería. Según Garrido García, esta vía fue construida con notable rapidez, convirtiéndose en un ejemplo a seguir para el resto del Reino en términos de eficiencia y planificación³³.

Antonio Jiménez Estrella y Juan Carlos Martos llevaron a cabo una investigación detallada sobre el camino que enlazaba Granada con la costa durante el siglo XVI. En su estudio, se centraron en la meticulosa medición de estas rutas. Su enfoque metodológico se basó en la solicitud de medición realizada por los gazís granadinos en respuesta al auto de alejamiento decretado contra ellos por Felipe II en 1563³⁴.

En las investigaciones más recientes, Raúl Ruiz Álvarez ha explorado la intersección entre las infraestructuras viales y la actividad de los transportistas, aportando diversas contribuciones como su estudio sobre el transporte en el reino de Granada en el siglo XVIII. Su investigación, basada en el Catastro de Ensenada y otras fuentes geohistóricas, notariales, jurídicas y municipales, aborda dos líneas de indagación fundamentales: en primer lugar, examina las características y debates en torno al estudio del transporte y las categorías profesionales; en segundo lugar, analiza datos sobre el peso del transporte en diversas comarcas y su relación con los centros económicos y los caminos. Este trabajo sienta las bases para investigaciones más amplias, como aquellas centradas en los transportistas pertenecientes

33 Carlos Javier GARRIDO “Red viaria y fiscalidad mudéjar en el reino de Granada”. *MEAH, SECCIÓN ÁRABE-ISLAM*, 66, (2017), pp. 57-76.

34 Antonio JIMÉNEZ ESTRELLA y Juan Carlos MAROTO MARTOS, “Estado, distancia y control social: Reflexiones en torno a una medición de caminos en la Granada de mediados del siglo XVI”. *Scripta Nova, Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales de la Universidad de Barcelona*, VIII, 166, (2004).

a la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros de la Real Chancillería de Granada. Otros estudios, como el de los oficios del transporte en Guadix y su tierra durante el siglo XVIII, exploran perfiles demográficos y económicos, ofreciendo una visión detallada de la estructura y regulación del trabajo en la región. Además, ha abordado la cuestión de las utilidades del transporte con bestias. Esta línea permite evaluar la riqueza de la actividad arriera y comprender su relación con la pluriactividad, la temporalidad, los polos comerciales-económicos y su relación con las propias infraestructuras³⁵.

Por ende, el transporte terrestre no solo representaba un desafío para la economía en la Edad Moderna, sino que actuaba como un límite para el avance en múltiples aspectos, especialmente en geografías como la ibérica, donde otros medios de transporte como el fluvial eran muy escasos. Las distancias, los trayectos, los tiempos del viaje, sin duda, condicionaban los intercambios y limitaba el acceso a recursos y oportunidades. Impedimentos que, además, influyeron en el desarrollo de redes, y por tanto en la difusión de ideas, cultura, técnica, etc³⁶. Además, durante el periodo moderno -también en la actualidad-, las redes de poder local, comercial o provincial estaban estrechamente vinculadas al sistema de transportes. Las ciudades y regiones que tenían acceso a rutas comerciales bien establecidas y una infraestructura de transporte desarrollada tenían una clara ventaja sobre

35 Raúl RUIZ ÁLVAREZ, “El transporte en el reino de Granada (s. XVIII)”, *Cuadernos de Historia Moderna*, vol. 46, n.º.1, 2021, pp. 33-62; “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), pp. 589-630; “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), pp. 410-429.

36 Raúl RUIZ ÁLVAREZ, “Lazos personales y redes sociales en la arriería: El testamento de José Franco”, en José María Imízcoz Beunza, Javier Esteban Ochoa de Eribe, Andoni Artola Renedo (coords.), *Los entramados políticos y sociales en la España Moderna: Del orden corporativo-jurisdiccional al Estado liberal*, Madrid. Fundación Española de Historia Moderna, 2023, pp. 2081-2097.

aquellas más aisladas o mal conectadas. Los centros urbanos que se encontraban en las intersecciones de importantes rutas comerciales florecieron como nodos clave de intercambio, atrayendo comerciantes, artesanos y mercaderes. Estos lugares se convirtieron en centros de poder económico y político, ejerciendo una influencia significativa sobre las regiones circundantes. Por otro lado, las áreas remotas o mal comunicadas a menudo quedaban rezagadas en términos de desarrollo económico y político. Por lo tanto, el transporte no solo era un desafío logístico, sino también un factor crucial en la configuración de las redes de poder y las dinámicas económica de la Edad Moderna³⁷.

De este modo, resulta fundamental poner en relación estas ideas y líneas de investigación con los trabajos que otros investigadores e investigadoras están realizando en diferentes territorios. En consecuencia, actualmente estoy inmerso en la coordinación de un dossier para la revista *Chronica Nova*, del departamento de Historia Moderna y de América de la Universidad de Granada, donde se analizará el transporte y su vinculación con las vías terrestres y los servicios desde una perspectiva interdisciplinaria y comparada. Este dossier incluirá los resultados de investigaciones sobre transporte, movilidad y circulación en la era preindustrial de España, Francia y América. Abordarán también temas relacionados con el trabajo, las obras y los servicios públicos, la financiación de infraestructuras y los precios del transporte. Este enfoque comparativo permitirá enriquecer la comprensión de las infraestructuras del camino y sus implicaciones en diferentes contextos geográficos y temporales, fomentando así un diálogo académico más amplio y diverso³⁸.

37 Sobre cuestiones de transporte y poder, nos remitimos a los estudios de Laureano M. RUBIO PÉREZ sobre la comarca maragata. Un ejemplo: *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.

38 Sin ánimo de ser exhaustivos, véanse: Máximo DIAGO HERNANDO, “Los profesionales del trans-

Este monográfico servirá para plantear cuestiones que nos ayuden a comprender el transporte terrestre desde diversas perspectivas de investigación. Podemos anunciar algunas cuestiones en las que estamos trabajando: las infraestructuras y los transportistas en la Baja Edad Media y la problematización de fuentes y las categorías laborales del transporte para el siglo XVIII en España, proporcionando un análisis crítico sobre cómo estas infraestructuras y sus trabajadores se organizaron y evolucionaron. En el contexto francés, este trabajo ofrecerá un estado de la cuestión, estudiando los avances y estudios más recientes sobre las infraestructuras de transporte terrestre. Este enfoque comparativo permitirá destacar similitudes y diferencias significativas entre las experiencias española y francesa, enriqueciendo la comprensión general del tema. El dossier también pone de relieve el valor patrimonial de estas infraestructuras en América, subrayando su importancia histórica y cultural, y sus vínculos materiales e inmateriales. Se explora cómo estos caminos y redes de transporte no solo facilitaron el movimiento de personas y mercancías, sino que también jugaron un papel crucial en la configuración del paisaje y la identidad regional. La preservación y valorización de estas infraestructuras como patrimonio cultural es fundamental para entender su impacto duradero. Durante las conversaciones mantenidas en los últimos años, he tenido la oportunidad de interactuar con el profesor del colegio de Michoacán en México, Tomás Calvo. Recientemente, el foco de sus estudios se ha centrado en las

porte de mercancías por las rutas terrestres de la Corona de Castilla en la Baja Edad Media”, en Jesús Ángel SOLÓRZANO TELECHEA, Fernando MARTÍN PÉREZ (eds.), *Rutas de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la Baja Edad Media: movilidad, conectividad y gobernanza*. Madrid, La Ergástula, 2020, pp. 39-58; Anne CONCHON, *La corvée des grands chemins au XVIIIe siècle*. Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016; Anne CONCHON, David PLOUVIEZ y Éric SZULMAN (Dir.), *Le financement des infrastructures de transport XVIIe-début XIXe siècle*. Paris, Institut de la gestion publique et du développement économique, Comité pour l’histoire économique et financière de la France, 2018; Pablo LACOSTE, “El arriero y el transporte terrestre en el Cono Sur (Mendoza, 1780-1800)”. *Revista De Indias*, 68(244), pp. 35-68; Ana RUIZ GUTIÉRREZ, Miguel Ángel SORROCHE CUERVA y Miguel Ángel DE BUNES IBARRA, *La ruta de la seda: camino de caminos*. Granada. Editorial EUG, 2013.

infraestructuras de hospedaje en Nueva España³⁹. Finalmente, el transporte terrestre de obras de arte se examina como un aspecto específico y significativo. Este análisis incluirá las técnicas, desafíos y soluciones adoptadas para mover artefactos valiosos a través de las rutas terrestres.

Termino relacionando todo este recorrido con el grupo de Cambridge y su proyecto “The Occupational Structure of Britain 1379-1911” con el que estamos en contacto gracias al proyecto que dirige la Catedrática de Historia Económica Carmen Sarasúa y que en los últimos tiempos nos ha permitido adentrarnos en el proyecto que dirige Leigh Shaw-Taylor con el título “Transport, Urbanization and Economic Development in England and Wales c.1670-1911”. Aunque más centrado en el transporte marítimo y fluvial y en el siglo XIX, también se hacen preguntas sobre el terrestre y la etapa preindustrial. Todo ello, en un momento de transformaciones relacionados con la difusión de nuevas tecnologías productivas que tienen como resultado las mejoras en los ríos, la construcción de autopistas, la creación de una red de canales, los ferrocarriles y la llegada de barcos con casco de hierro y acero propulsados por vapor. El proyecto utiliza Sistemas de Información Geográfica (SIG) para analizar un amplio conjunto de datos creados entre ambos proyectos. Entre los resultados, Max Satchell creó un mapa de la red de carreteras en 1680 basándose en “Britannia” de John Ogilby. Otros conjuntos de datos SIG son dinámicos, reflejando el sistema tal como era en un año calendario determinado dentro del rango de fechas del conjunto de datos. En definitiva, son metodologías que debemos tener en cuenta para el futuro⁴⁰.

39 Thomas CALVO, “Ventas, posadas y mesones de España a Nueva España. ¿La hospitalidad inhospitalaria?” en Beatriz ROJAS (coord.), *De caminos y puentes: ordenamiento territorial en la Nueva España*. México, Instituto de Investigaciones «Dr. José M^a Luis Mora» – El Colegio de Michoacán, pp. 209-248. Del mismo autor: *Por los caminos de Nueva Galicia: transportes y transportistas en el siglo XVII*. Guadalajara (México): Universidad, 1997.

40 Max SATCHELL, Robert N. BENNETT, Leigh SAW TAYLOR y Dan BOGART, *Construcción de datos a*

IV. A MODO DE CONCLUSIÓN

La investigación sobre los caminos en España ha abarcado numerosos métodos y enfoques, centrándose especialmente en aspectos técnicos y legales, así como en tratados y regulaciones. Sin embargo, es importante reconocer que la historia de los caminos sigue siendo un campo de estudio dinámico y relevante. Los caminos desempeñan un papel crucial en la vida diaria y en la configuración social, influenciando aspectos como el género y la clase social, que también han sido objeto de análisis. Además, hemos observado cómo la infraestructura vial afecta directamente a la justicia y otras dimensiones sociales. Este breve y necesariamente incompleto balance historiográfico no solo nos brinda una comprensión más profunda de la historia material y social de España, sino que también nos invita a reflexionar sobre temas más amplios relacionados con la movilidad, el acceso a recursos y servicios, y la organización del espacio.

Numerosas cuestiones del estudio de los caminos en España están aún poco desarrolladas y representan áreas prometedoras para futuras investigaciones. Un ejemplo significativo es la relación entre las comunicaciones y los centros de producción y manufactura, que merece un análisis más detallado. Asimismo, la organización local de estos caminos podría beneficiarse del uso de bases de datos, permitiendo una comprensión más exhaustiva de la infraestructura vial en distintas épocas y regiones. Un ejemplo ilustrativo de la riqueza documental disponible es el certificado emitido por los Concejos en la magna averiguación realizada por Ensenada, donde se registra el presupuesto destinado al arreglo de caminos, entre otros aspectos. Este tipo de documentos no solo proporciona información valiosa sobre los costos y las prácticas de mantenimiento vial para toda Castilla,

nivel parroquial y datos a nivel de RSD sobre infraestructura de transporte en Inglaterra y Gales, 1851-1911. Documento de trabajo, 2019. <https://doi.org/10.17863/CAM.37313>.

sino que también debe relacionarse de las dinámicas interadministrativas y de la vida cotidiana en torno a los caminos (documentos municipales, jurídicos o notariales).

En definitiva, sería imposible trazar todas las posibilidades de investigación futuras, desde las cuestiones técnicas, legales y de costes, donde conozcamos los procesos y transformaciones en la construcción, así como a quienes construían; la conflictividad en torno a esas mejoras; la vida en el camino, incluyendo aspectos como el género y la clase para estudiar cómo afecta la propia infraestructura en constante transformación a la movilidad y el acceso a recursos y servicios, o la propia producción local y el comercio, y por ende, a las economías. Estas líneas de investigación no solo contribuirán a un entendimiento más completo de la historia de los caminos en España, sino que también enriquecerán nuestro conocimiento sobre la interacción entre la infraestructura física y la estructura social. Invitan a una reflexión crítica sobre la movilidad, la accesibilidad y la organización espacial, temas de gran relevancia tanto en el pasado como en la actualidad.