

# INDUSTRIA Y TERRITORIO: VIAJES, INFRAESTRUCTURAS, PRODUCTOS E INTERCAMBIOS EN LA ESPAÑA MODERNA



Concepción Camarero Bullón (coordinadora)  
Con la colaboración de Tomás Moreno Bueno



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE INDUSTRIA  
Y TURISMO



# INDUSTRIA Y TERRITORIO: VIAJES, INFRAESTRUCTURAS, PRODUCTOS E INTERCAMBIOS EN LA ESPAÑA MODERNA

Coordinación de Concepción Camarero Bullón  
Con la colaboración de Tomás Moreno Bueno



MINISTERIO  
DE INDUSTRIA  
Y TURISMO

Madrid 2024

Las noticias, los asertos y las opiniones contenidos en esta obra son de la exclusiva responsabilidad de sus autores.

Editorial: Ministerio de Industria y Turismo. Centro de Publicaciones.  
([www.mintur.gob.es](http://www.mintur.gob.es))

Catálogo de Publicaciones de la Administración General del Estado  
(<https://cpage.mpr.gob.es/>)

© De la edición: Ministerio de Industria y Turismo.

© De las ilustraciones: Ver pie de imágenes y página de créditos fotográficos.

© Ilustración de cubierta: Barcelona, de Anton van den Wyngaerde, 1563

© Ilustraciones de las portadillas: Alegorías de la Agricultura y el Comercio, de Francisco Bayeu; Sala de contratación de la lonja de Valencia, fotografía de Nicolás Gutiérrez Pérez y Eugenio Santos Aranaz; Vista de Cádiz, de Jean-François Daumont; La rada de Alicante, de Rafael Monleón y Torres; Exterior de la lonja de Sevilla, fotografía de Anual; Vista de Sevilla, anónimo

Se permite la reproducción parcial y no lucrativa de esta obra siempre que se cite la referencia bibliográfica.

NIPO: 217-24-017-5 (impresa)

NIPO: 217-24-018-0 (en línea)

Depósito Legal: M 14212-2024

ISBN: 978-84-15280-24-8 (impresa)

ISBN: 978-84-15280-25-5 (en línea)

Maquetación: Solana e hijos, A.G., S.A.U.

Impresión y encuadernación: Solana e hijos, A.G., S.A.U.

Impreso en España. Printed in Spain

En esta edición se ha utilizado papel ecológico sometido a un proceso de blanqueado ECF, cuya fibra procede de bosques gestionados de forma sostenible.

# ÍNDICE

Presentación	
<i>Jordi Hereu Boher. Ministro de Industria y Turismo</i> .....	7
Prólogo	
<i>Pablo Garde Lobo. Subsecretario de Industria y Turismo</i> .....	11
<b>I. Introducción</b>	
La importancia de los intercambios en la economía histórica. <i>Concepción Camarero Bullón y Tomás Moreno Bueno</i> .....	17
<b>II. Redes internacionales</b>	
1. Las colonias de mercaderes españoles en Europa (siglos XIV-XVI). <i>Hilario Casado Alonso</i>	27
2. Las ferias de mercaderes en la Edad Moderna. <i>Ricardo Hernández García y Julio Fernández Portela</i> .....	59
3. Los mercaderes genoveses en la España de la Edad Moderna. <i>Rafael María Girón-Pascual</i> .....	83
4. Mercaderes e intercambios comerciales entre España e Inglaterra en la Edad Moderna. <i>José Ignacio Martínez Ruiz</i> .....	107
5. La Carrera de Indias: la globalización de las redes de intercambios comerciales. <i>Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez Shaw</i> .....	133
6. Las “Altas Redes de mercaderes” ante una averiguación más allá de lo fiscal, 1749-1759. <i>Concepción Camarero Bullón y Ana Luna San Eugenio</i> .....	163
7. Madrid, una capital financiera para un mundo global (siglos XVII y XVIII). <i>Ángel Alloza Aparicio</i> .....	193
<b>III. Redes interiores</b>	
8. Los arrieros de Castilla la Nueva en el siglo XVIII: un puente entre la costa levantina y la Corte. <i>Pablo Osma Rodríguez</i> .....	211

9. Arrieros y trajineros en la Andalucía moderna: entre las redes de intercambios y el transporte. <i>Raúl Ruiz Álvarez</i> .....	237
10. Las redes de intercambios de la barrilla en Cartagena (Murcia) en el siglo XVIII. <i>Miguel Borja Bernabé-Crespo y Alejandro Vallina Rodríguez</i> .....	267
11. Los intercambios de la sal en la Edad Media y comienzos de la Edad Moderna. <i>Alfonso García Leal</i> .....	297
12. Los mercantes al por menor y de tienda abierta en el sur peninsular a mediados del siglo XVIII. <i>Ángel Ignacio Aguilar Cuesta</i> .....	319
13. Aduanas, viejos y nuevos consumos y mercado interior. <i>Ángel Alloza Aparicio</i> .....	341
<b>IV. Territorio, infraestructuras y arquitectura</b>	
14. Abastecer a la Corte: las rutas para el transporte de personas y mercancías y la logística en Castilla en los siglos XVI y XVII. <i>Pilar Chías y Tomás Abad</i> .....	367
15. Arquitecturas para las redes de intercambios. Las lonjas de mercaderes entre los siglos XIV y XVI. Barcelona, Palma de Mallorca, Valencia y Zaragoza. <i>Nicolás Gutiérrez Pérez y Eugenio Santos Aranaz</i> .....	399
16. Redes de intercambios y puertos españoles del Cantábrico: el desarrollo de la actividad comercial en la bahía de Pasaia / Pasajes. <i>Enrique Rafael de Rosa-Giolito y Carlos J. Pardo Abad</i> .....	431
17. Redes de intercambios y espacio urbano. <i>Carmen Hidalgo Giralt y Antonio Palacios García</i> .....	461
<b>V. Viajes y Literatura</b>	
18. Las redes de intercambios en la España ilustrada a través de la literatura de viajes. El viaje de España, de Antonio Ponz. <i>Jorge Pajarín Domínguez</i> .....	473
19. Las redes de intercambios y sus flujos en el Antiguo Régimen a través del naciente periodismo moderno. <i>Rafael Sánchez Domingo y Laura García Juan</i> .....	509



# ARRIEROS Y TRAJINEROS EN LA ANDALUCÍA MODERNA: ENTRE LAS REDES DE INTERCAMBIOS Y EL TRANSPORTE

Raúl RUIZ ÁLVAREZ<sup>1</sup>  
*Universidad de Granada*

## 1. INTRODUCCIÓN

Como es natural, los transportes por tierra resultan enormemente caros. Así, pues, siempre que sea posible, hay que recurrir a las rutas acuáticas y aprovechar los tráficos regulares (los de la sal, por ejemplo) o limitarse al transporte de mercancías ligeras y valiosas. Como se ve, abundan las dificultades (Braudel, 1953: 196).

Caminos y veredas se abren paso por una complicada y diversa orografía que refuerza la eterna lucha entre el ser humano y el territorio para facilitar la circulación de personas, objetos, mercancías, ideas. Así, nace el transporte terrestre, una actividad económica que experimentará diferentes contradicciones hasta finales del siglo XVIII, pues, pese a la conciencia de su importancia para el desarrollo económico, mucho más en la península ibérica, donde el sistema fluvial con muy pocos ríos navegables imposibilita la articulación del tráfico por el interior y la llegada a la Villa y Corte de Madrid, las exiguas transformaciones e innovaciones tecnológicas que experimentará el transporte terrestre en el periodo moderno consolidarán la lentitud del mismo y lo convertirán en uno de los mayores límites para la economía (Braudel, 1979: 301).

Paralelamente al desarrollo del transporte terrestre se abre paso una nueva forma de ganarse la vida estrechamente vinculada al comercio, la de los transportistas, ya fuesen en carretas, cabañas, jabardos; o los que nos ocupan en este capítulo, los arrieros y trajineros, no exentos de leyendas e, incluso, tópicos y prejuicios. Todo ello, como si fuera posible encuadrar a un arriero bajo unas características concretas y comunes, como si se pudiese definir un arriero puro, sin deslizarse en múltiples errores y contradicciones. Como si el poder y linaje de las familias arrieras de la Maragatería (León) que estudió Laureano M. Rubio (1995) pudiesen asemejarse a los arrieros y traficantes de la Tierra de Montes (Galicia), donde el transporte con bestias llegaría a proporcionar ingresos complementarios a un porcentaje amplio de los hogares que, también, obtenían rendimientos del tráfico al por menor con cera, lienzos, ganado, paja o cebada (Fernández, 2008); o del entorno de la dorsal gallega, donde la precaria productividad agrícola y la elevada densidad de población estimulaba el desarrollo de la arriería, creando rutas

---

<sup>1</sup> raulruizalvarez@ugr.es  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0614-7428>

establecidas por el tráfico de un producto predominante, en este caso el vino de la comarca de O Ribeiro, en Orense, que se llevaría a ferias de Pontevedra y otras villas de la costa, donde los portes de vuelta no se realizaron de vacío, sino que se aprovecharon para el transporte de sal, pescado y otros productos como lienzos y cueros (González, 2008). Ni tan siquiera dentro del mismo territorio los perfiles arrieros son iguales. De hecho, el género y la clase también actúan (Scott, 2002), encontrando una división sexual del trabajo muy marcada en la pareja de trabajo (Agren, 2017; Ruiz, Molina e Hidalgo, 2022), donde el varón transporta mientras que la mujer queda a cargo del gobierno de la casa con todas las implicaciones legales, morales y de gestión del trabajo que esto implica (Ruiz, 2022a). Aunque en los caminos podemos encontrar excepciones impresas por los fenómenos migratorios como en Galicia, donde hay registradas mujeres que transportaban con pleno conocimiento del marido ausente, caso de la arriera Catalina Alfaro que trajinaba con vino (Rey Castelao, 2021: 390). Tampoco podemos asemejar estos casos a los hogares arrieros del sur peninsular, donde encontramos zonas con alta densidad de transportistas registrados, como los caminos de la ciudad de Granada a Málaga, Sevilla y Levante, o regiones arrieras como el camino de Granada a Motril a su paso por el valle de Lecrín (Ruiz, 2021). Pero ¿acaso en comarcas como las Alpujarras no se transportaba o simplemente esta actividad quedó subregistrada? ¿Acaso las localidades que no registraban ningún tipo de transportistas eran atendidas por los de localidades vecinas o simplemente quedaban subregistrados en otras actividades, principalmente las del campo? ¿Qué ocurría en los grandes núcleos de población donde la densidad transportista solía ser muy baja?

Como podemos constatar, la heterogeneidad de los perfiles transportistas con bestias vendrá determinada por un sinfín de factores como los espacios, el clima, los ciclos agrarios, la proximidad a los polos económicos (ciudades, industrias, minas...), los tipos de mercancías a transportar (volumen, precio, peso...), las dinámicas poblacionales o las infraestructuras: rutas, caminos y hospederías que a su vez sufrirán mejoras y recibirán el interés de la administración para beneficiar el tráfico, los servicios y la seguridad (Ruiz, 2022). Con todo, tenemos que operar en un marco de pluriactividad que caracteriza el trabajo de la época y obstaculiza poder tener una perspectiva total sobre el transporte en la Europa moderna, lo que justifica el reducido número de estudios sobre el mismo y una invisibilidad en la documentación. Máximo Diago Hernando (2005) analizó el transporte entre los siglos XIV y XVII como una labor heterogénea donde el comercio, los transportistas y las infraestructuras jugaban un papel determinante, en una sociedad que cada vez demandaba más materia prima para atender sus necesidades más básicas, alimentarse y vestirse, lo que provocó el incremento del transporte terrestre, pero no de su productividad y eficacia, sino de su número, teniendo que invertir en fuerza de trabajo humana y animal. Otro de los efectos fue la organización de los transportistas en verdaderas empresas y la creación de asociaciones, organizaciones o comunidades con el objetivo de defender sus intereses.

Así, tenemos que pensar en la actividad arriera como una labor heterogénea que implicaba a todos los miembros del hogar, donde encontramos desde labradores y jornaleros del campo que transportaban unos días al año sin alejarse de sus lugares de origen, hasta los que dedicaban la mayor parte del año a recorrer largas distancias, o quienes acometían el mismo trayecto día tras día cargados de víveres, muchas veces perecederos como el pescado fresco. Y, entre ellos, los que transportaban por encargo, los que además comercializaban con la mercancía y los que combinaban ambas facetas, sin que podamos establecer una especialización clara del oficio. De ahí que el título de este trabajo proponga pensar en esa línea, casi siempre invisible, que separa o une “el comercio y el transporte”, un debate que ha ocupado y preocupado desde hace décadas, pues ya Diago Hernando y Ladero Quesada (2010) propugnaban estudiar en el contexto específico el grado de profesionalidad con verdaderos profesionales en la tierra de Yanguas que, además, eran mercaderes; o la corporación de la Universidad de Mulateros, Viandantes y Recueros de Castilla la Vieja (Diago, 2005). Por el contrario, Santos Madrazo solo otorgará esta categoría a los maragatos. Por estos motivos, la regulación de las utilidades de las actividades del transporte (arriería y carretería) en el Catastro de Ensenada fueron las más complejas y las que más consultas provocaron en las operaciones para establecer la Única Contribución. Así lo mostró Concepción Camarero Bullón (1987) en los estudios sobre la comarca burgalesa de la Sierra de la Demanda, en concreto en Huerta del Rey y Arauzo de Miel, donde se concentraba la arriería y donde las cabezas y tipo de ganado, las mercancías y los trayectos influían en los gastos para el cálculo del producto final. Y así lo mostramos en un estudio reciente sobre las utilidades del transporte con bestias en el reino de Granada, donde la heterogeneidad de los datos refleja una realidad muy compleja, que en casi todas las ocasiones olvida el número, edad, estado de las bestias y trayectos (distancia y tiempo), las mercancías de ida y vuelta o los precios de los portes, que generalmente estarían sujetos a negociaciones particulares. Así, debemos ser cautos en las comparaciones entre unos arrieros y otros, así como entre unas localidades y otras, pero siempre siendo conscientes de que las valoraciones responden a un esfuerzo por acercarse a la realidad de cada zona, especialmente las que atañen al ganado, el transporte y el comercio, como ya se estudió pormenorizadamente para el reino de Granada (Ruiz, 2022b). Otros ejemplos de la heterogeneidad en el detalle que presenta el corpus documental de Ensenada los encontramos en las localidades del reino de Córdoba, tanto en la forma de registrar entre unas y otras como entre los propios sujetos catastrales; y, como veremos más adelante, estos datos nos permiten, aunque no de forma sistemática, conocer algunas mercancías transportadas, rutas o, incluso, si comerciaban o no.

Pese a la diversidad y grandes desigualdades entre unos transportistas y otros, tanto los comerciantes como las autoridades sabían que desempeñaban un papel clave para garantizar la circulación de personas y mercancías, y esto es lo que se vio

reflejado en la normativa. Por un lado, otorgaba privilegios a los transportistas y fomentaba la mejora de infraestructuras con obras en caminos y regulaba servicio en las hospederías; y por otro remodelaba los impedimentos al comercio como eran las aduanas interiores (Madrado, 1984). En 1497, Isabel de Castilla instituyó la conocida Cabaña Real de Carreteros, concediendo una serie de prerrogativas a asociaciones y carreteros privados del reino, a los que se unirían los cabañiles y sus derramas en 1629. Posteriormente aparecerá en la documentación la siguiente tipología: carreteros, cabañiles, jabarderos y trajineros. De lo que no hay duda es de que, con esta institución que perduraría hasta el final del Antiguo Régimen en 1834, se ponía de manifiesto la preocupación de la Corona por facilitar el transporte interior de sus territorios y controlar a los transportistas, fuesen o no profesionales, a fin de que, en caso de ser necesario acudiesen al llamamiento real para garantizar el abasto de las ciudades, lugares y villas del reino, así como el avituallamiento a los ejércitos. Una política que tuvo su máxima expresión en la creación de una comisión especial con un juez conservador en el Consejo de Castilla, cabeza de una organización territorial clave para desagaviar los asuntos de los transportistas e, indirectamente, para propiciar el desarrollo económico de la corona de Castilla y el control del transporte de mercancías y del comercio (Ruiz, 2021b; Ruiz, 2022c).

Por tanto, el transporte terrestre se presenta en la Edad Moderna como un fenómeno entorpecedor de los intercambios y también como un condicionante del comercio, donde las infraestructuras y los polos estratégicos de comunicaciones acentúan la fragmentación de los espacios económicos. Mucho más en la monarquía hispánica tras la decisión de Felipe II de instalar la corte en la villa de Madrid, en el *epicentro* peninsular, lo que determinara un sistema de red radial con centro en Madrid y la imperiosa necesidad de comunicarla con el mar, especialmente con los puertos del Cantábrico; sistema radial que se verá fortalecido con la llegada de los Borbones y las políticas ilustradas. En definitiva, para las actividades de la vida cotidiana de cualquier lugar o cualquier individuo como son comer, vestirse, cobijarse y ganarse la vida, primero hay que transportar: los productos del campo y el mar al mercado y a la despensa, la leña del bosque a los hogares, la lana a la industria manufacturera, los materiales a la construcción, etc. De esta forma, la actividad del transporte añade valor a los productos, condicionado por el medio del transporte y el trabajo, y por tanto determina la propia actividad comercial.

A partir de estas cuestiones iniciales estructuraremos el texto en cinco partes: primero, presentaremos el territorio andaluz y algunas de sus características, centrándonos en las infraestructuras terrestres que configuran la circulación; segundo, la terminología de “arriero” y “trajinero”, sus características y vinculación con determinadas mercancías; tercero, presentaremos algunas notas sobre las posibilidades y los límites del Catastro de Ensenada en los cuatro reinos andaluces, Sevilla, Córdoba, Jaén y Granada; cuarto, apuntaremos algunas de las mercancías con las que transportan y

comercian los arrieros de Andalucía; y por último, las conclusiones y posibilidades de investigaciones futuras.

## **2. ANDALUCÍA EN LA EDAD MODERNA: UN AMPLIO Y DIVERSO TERRITORIO COMPUESTO POR LOS REINOS DE SEVILLA, CÓRDOBA, JAÉN Y GRANADA**

En este escenario, nos situamos en Andalucía<sup>2</sup>, un vasto territorio de más de 87 000 km<sup>2</sup> en el límite tanto del continente europeo como del mar Mediterráneo, donde los procesos históricos han marcado sus pueblos, sus culturas y, especialmente, el arranque del periodo moderno con la llegada al Nuevo Mundo y la conquista de Granada (1492). El profesor Francisco Sánchez-Montes González (2020) postula una doble realidad como antecedente: la Baja Andalucía (reinos de Jaén, Córdoba y Sevilla), de población mayoritariamente castellana, y la Alta Andalucía (reino de Granada), donde pervive el islam hasta bien entrado el siglo xvi. En consecuencia, si orográficamente hablábamos de una gran diversidad, esta también podemos aplicarla a la población, a la cultura, a la sociedad, a la administración y, en consecuencia, a las características económicas. Un periodo en el que mientras Sevilla y Cádiz asisten a un crecimiento demográfico extraordinario con nuevas rutas atlánticas y la consolidación de las mediterráneas, en las Alpujarras se desarrolla una cruenta guerra (1568-1571) que tendrá graves consecuencias demográficas, culturales, identitarias y económicas (Jiménez y Castillo, 2020; Birriel y Ruiz, 2020) que acabará con la expulsión de la población morisca del reino de Granada y la articulación de una compleja empresa repobladora en tiempos de Felipe II (Birriel, 1987; Birriel y Barrios, 1986; Ortega, Ruiz, Moral y Birriel, 2020). No obstante, las ciudades andaluzas y las *agrovillas*<sup>3</sup> serán algunas de las principales dinamizadoras de la producción, el consumo y la población, a la que hay que abastecer, y que junto a los polos económicos (fábricas, minas, puertos, campo) determinarán la red vial y el transporte.

Hasta mediados del siglo xviii se producirán notables cambios, especialmente en la población y la basculación económica a determinados territorios, como por ejemplo de la ciudad de Sevilla a Madrid o Cádiz, o la de Granada a Málaga, influida por el comercio a América (Domínguez, 1980).

### **2.1. LAS INFRAESTRUCTURAS DETERMINAN**

Como ya dijo Braudel (1953), “las infraestructuras determinan”. De ahí que nos detengamos en el progresivo interés por la mejora de infraestructuras viarias y de

<sup>2</sup> Andalucía cuenta con 87 268 km<sup>2</sup>.

<sup>3</sup> Término acuñado por A. Domínguez Ortiz para referirse a las localidades transitorias entre ciudad-campo como Osuna, Écija, Jerez, etc.

alojamiento, que, en última instancia, disminuirían los tiempos del desplazamiento y, en consecuencia, reducirían el precio final del producto, reconfigurando los espacios, pues el camino influirá en los polos económicos y estos determinarán el camino. Clasificamos las infraestructuras del camino en dos: por un lado, la red viaria compuesta de calzadas, puentes, caminos, veredas...; y, por otro, las hospederías que asistirán al viajero en el camino, como las ventas, mesones y posadas (Ruiz, 2019; 2020; 2020a).

Aunque la preocupación por la mejora de estas infraestructuras queda atestiguada en algunas de las políticas puntuales anteriores al siglo XVIII, no será hasta la llegada de los Borbones cuando podamos hablar de una política común para el diseño y mantenimiento de vías, así como la mejora de los servicios de hospedaje. Entre ellas, se creará la Superintendencia de Caminos con el fin de desarrollar un sistema racional de caminos y carreteras hacia Madrid que, además, contase con un servicio de hospedaje adecuado. Será el tiempo en el que el conocimiento de estas rutas e infraestructuras se convierta en esencial, formándose para este efecto repertorios como los de Pedro Juan Villuga (1546) y Alonso Meneses (1576); o el de Tomás Fernández de Mesa (1755) y José Escribano (1765) para el siglo XVIII. Al tiempo, irán formándose diferentes reglamentaciones y normativas para facilitar los desplazamientos y, con ellos, los intercambios. En la Novísima Recopilación quedan registradas muchas de esas normas, en las que apreciamos dos inquietudes principales. Por un lado, el control de gravámenes con el pago de alcabala, la tasa para la venta de paja y cebada o los precios de comestibles y venta de cebada. Y, por otro, la construcción, reparo, provisión, buen trato, hospedaje y asistencia a los viajeros. Ya a finales del siglo XV, los Reyes Católicos obligaron a abrir y adobar los carriles y caminos por donde pasaban las carretas de justicias y concejos y regularon algunos de los aspectos del servicio de hospedaje, como la construcción de ventas y mesones en despoblados sin licencia por el fraude demostrado de alcabalas, la liberación de alcabalas, el precio justo de la venta de paja, cebada y comida, que los alcaldes no pudieran establecer nuevos aranceles, etc. Con Felipe II, entre otras políticas, se intentó homogeneizar las medidas para que todas las leguas se entendieran como vulgares y comunes. Será en 1749, con Felipe VI, cuando se encargue a las justicias de provincia y subdelegados para que en sus jurisdicciones tuviesen compuestos y comerciables los caminos públicos y puentes y que el Concejo se hiciese cargo de su ensanche y reparos. Asimismo, debían señalizarlos, distinguiendo entre caminos de ruedas o de herraduras y garantizar la seguridad y el libre tránsito y comercio. En cuanto a las hospederías, debían cuidarse y ofrecer un mínimo servicio, facilitando a los viajeros víveres, camas limpias y habitaciones cómodas. Todo ello, entendiendo que la mejora de estas infraestructuras era una causa pública.

Con Carlos III, el Real Decreto de 10 de junio de 1761 establecía la construcción de caminos rectos y sólidos en España que facilitarían el comercio de unas provincias a

otras, dando principio por los de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia. Este decreto tendría su continuidad con el Reglamento e Instrucción de 4 de diciembre de 1761, por el que se nombra a Esquilache superintendente general de Caminos y Posadas, centralizando la gestión, aunque en la práctica no obtendría los resultados esperados. En 1772 se dictaron las instrucciones para la conservación de los caminos, que, en resumen, se pueden sintetizar en las siguientes: reponer rápidamente cualquier piedra que cobije el margen de un camino; usar ruedas de llanta llana que no perjudiquen el firme, pagando el doble portazgo si se usaran ruedas con clavo prominente o llanta ancha; no arrastrar las maderas; y que las reparaciones menores sean a cargo del pueblo del término en que se realicen y las mayores a cargo del portazgo, donde lo hubiere, y de los arbitrios concedidos, donde no.

La Superintendencia General de Caminos y Posadas fue agregada a la de Correos y Postas por Real Decreto de 8 de octubre, dictado por Carlos III en 1778. La cédula de 8 de junio de 1794, promulgada en Aranjuez por Carlos IV, detalla la jurisdicción de la Superintendencia de Caminos y Posadas. El primer secretario de Estado sería el superintendente general encargado de la construcción, conservación, reparación y establecimiento de postas. Asimismo, cuidará de que se mantengan transitables y seguros caminos y posadas. Estas últimas deberán estar bien abastecidas y limpias. Para la construcción y conservación de caminos y posadas, se podrán nombrar director o directores generales, que, junto a los operarios encargados, estarán exentos de pagar alcabala y demás derechos impuestos sobre los materiales y tendrán libertad de cortar leña o aprovechar los pastos públicos en las mismas condiciones que los vecinos. El 8 de junio de 1794 Carlos IV legisla sobre la construcción de posadas y señala tres enemigos para su mantenimiento y comodidad: en primer lugar, los privilegios exclusivos que pretenden muchos señores en sus territorios; en segundo, la escasez del tráfico y comercio; y, finalmente, la avaricia de los dueños de las mismas posadas y sus arrendatarios o posaderos. Los privilegios los elimina concediendo licencias de construcción de posadas. En cuanto a la escasez de tráfico, se proporcionarán ventajas a los dueños de las mismas, para que la falta de utilidades diarias se vea compensada. También se tendrá en cuenta a los mesoneros que contribuyen con el producto, para que tengan ventaja y puedan subsistir. Uno de los beneficios que otorga es permitir que estas posadas sin tráfico diario estén abastecidas de todo lo necesario, con la exención del derecho de alcabala y demás impuestos, o con muy moderada paga, con el fin de que los viajeros no tengan que salir a comprar fuera de la posada. Otra de las medidas que recoge la ordenanza es conceder mayor utilidad a los que construyan posadas en despoblados, dándoles de balde el terreno si fuese de realengo y baldío, no solo para la posada sino para la labor del campo. El tercer impedimento para el buen funcionamiento del servicio está en manos de los directores generales, que, mediante sus visitas y reconocimientos, han de conseguir que todas las posadas mejoren, para lo que podrán embargar los alquileres para la

paga de gastos e, incluso, acometer las mejoras urgentes a costa del fondo público de caminos, con el posterior reintegro.

La superintendencia no se ocupó directamente de todos los territorios, sino que se crearon subdelegados particulares, dependientes de la dirección general para las diferentes jurisdicciones. Una de ellas fue la Junta de Caminos de Granada, con competencias también en los reinos de Córdoba y Jaén. Su labor estuvo muy condicionada por la falta de recursos y los continuos enfrentamientos con las oligarquías municipales. Sin embargo, su estudio aún es muy restringido, pues la documentación se encuentra de forma dispersa y escasa en diferentes fondos de los archivos.

La panorámica de los trazados viarios en el siglo XVI andaluz está llena de vacíos, entre los que destacan dos: el formado por la provincia de Cádiz, la mayor parte de Huelva, el sur de Sevilla y el oeste de Málaga; y el comprendido entre Málaga y Alicante, con tan solo la unión de Almería con Guadix. Vacíos que se acentuarán en el siglo XVII (Madrazo, 1984: 32-33). En 1705, el mapa a partir del itinerario de Pedro Pontón pone de manifiesto la deficitaria red viaria de Andalucía, que impedía la circulación de personas y mercancías, en parte por la limitación de la orografía, en otra, por la propia idiosincrasia socioeconómica de cada uno de los territorios; aunque, como veremos, espacios con mayor o menor densidad de población, o peso económico, contarán con transportistas terrestres, registrados o no, que garantizarán la circulación de mercancías y el comercio en radios de acción diferentes. De ahí que podamos pensar en múltiples particularidades que diferencian a los transportistas terrestres más allá de la mercancía, el comercio, la especialización o el trayecto. Y es que será diferente el transportista especializado que trabaja a jornal para el ingenio que gestiona María Teresa Gnecco en Adra que el transportista que utiliza su bestia —generalmente una menor— para transportar su propia aceituna del pequeño pago de tierra que posee al molino —característico en el minifundio de la Baja Andalucía— o simplemente para ir y venir a dicho pago y trasladar el cultivo; o, por ejemplo, el transportista que día tras día hace el trayecto entre la costa y la ciudad de Granada para el abasto de pescado fresco; o el que con dos o tres bestias menores, caso de José Franco de Pinos del Valle, transporta azúcar del ingenio Pataura —cerca de Salobreña en el margen del río Guadalfeo— a Pinos del Valle y Granada, donde comercializa con dicho producto. Además, cuenta con una amplia red comercial en torno a esta actividad transporte-comercio de diferentes mercancías (botones, azúcar, aceite, etc.) (Ruiz, 2022).

Siguiendo a Jurado Sánchez (1988), los itinerarios de Andalucía irán cambiando en el periodo moderno, indicando las permanencias y variables en los polos económicos y políticos, y por tanto en los intercambios. Así, se intentarán acortar distancias y avanzar técnicamente para sortear las dificultades geográficas y poder comunicar determinados puntos atendiendo a criterios de poder, pero también de necesidades.

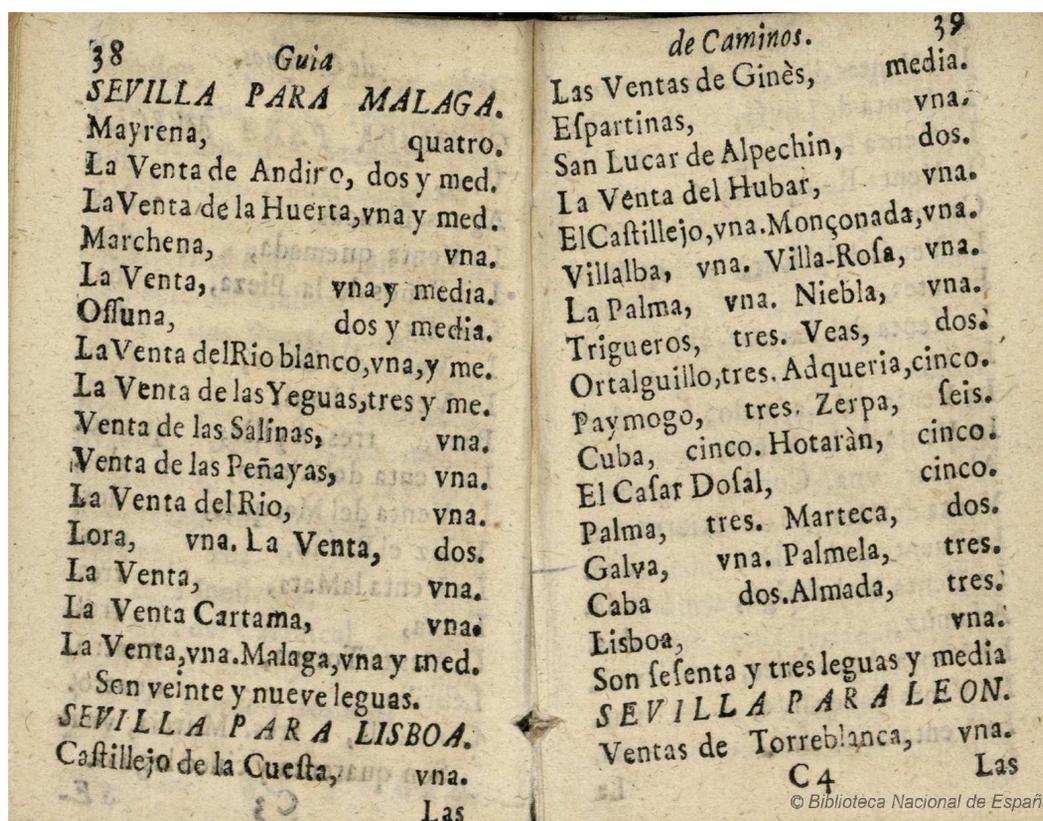


Figura 1. GUÍA DE CAMINOS PARA IR Y VENIR POR TODAS LAS PROVINCIAS MÁS AFAMADAS DE ESPAÑA, FRANCIA, ITALIA Y ALEMANIA. PEDRO PONTÓN, 1727.

Fuente: Imagen procedente de los fondos de la Biblioteca Nacional de España. Signatura: GMm/1631.

En consecuencia, el mapa caminero irá cambiando dando respuesta a continuas necesidades de un tráfico fluido, como se podrá comprobar en la red viaria de Escribano y Razola.

En el siglo XVIII, las ciudades de Sevilla, Córdoba y Granada se convertirán en los nudos de comunicación, destacando: el establecimiento de la línea postal Madrid-Sevilla-Cádiz (Reglamento de 1720), la creación de nuevas poblaciones de Sierra Morena y Andalucía y la construcción en el siglo XVIII de la carretera de Málaga a Antequera o la apertura de Despeñaperros para facilitar la entrada a Andalucía.

También mantendrá sus rutas clásicas tales como:

1/ La vía de la Plata entre Sevilla y Extremadura, por donde circulaban trigo, aceite y sal a las tierras de Cáceres o llegaba a Sevilla lana y ganado.

2/ El camino de las ventas entre Córdoba y Toledo atravesando Sierra Morena, que quedaría relegado con la apertura de Despeñaperros.

3/ La ruta del Aljarafe y el Condado, que facilitaba el acceso a Huelva y Portugal y por donde se abastecería a la ciudad de vinos del Condado y el Aljarafe, aceites y uvas de El Aljarafe o legumbres, hortalizas, frutas y pescado de Paterna del Campo, Pilas, Huelva, etc. y que, en el siglo XVIII, pese al traslado de la Casa de Contratación a Cádiz, aún daba trabajo a 349 arrieros y carreteros (Jurado, 1988: 27).

4/ Otra de las rutas importantes será la margen derecha del río Guadalquivir, que era una alternativa al camino de Andalucía para unir Córdoba y Sevilla y un espacio de circulación de la producción agrícola.

5/ En cuanto a la conexión Córdoba-Granada, servía para abastecer a Córdoba de trigo, aceite y vino de la campiña y a Granada de grano y ganado, principalmente.

6/ Caso aparte será el camino entre Málaga-Granada, pues se podría realizar en tres direcciones: por la Hoya de Málaga hasta enlazar con el camino de Andalucía que unía Sevilla y Granada por Loja; por Vélez-Málaga y Alhama de Granada, y por Antequera.

7/ Referente a las conexiones Granada-Jaén-Camino a Andalucía prevalecen los caminos por Carchel, Carchelejo y Mancha Real.

8/ En cuanto a la carretera a Levante y el ramal de Almería, que sería la ruta comercial entre Andalucía y el Levante, aunque recibió la atención municipal, pocas fueron sus variaciones, pese a la importancia para abastecer a Granada de madera proveniente de los montes de Castil y Huéscar y para garantizar betunes a los astilleros de Cartagena.

Figura 2.  
ITINERARIO ESPAÑOL  
O GUÍA DE CAMINOS  
PARA IR DESDE  
MADRID A TODAS  
LAS CIUDADES  
DE ESPAÑA  
(JOSEPH MATHIAS  
ESCRIVANO, 1757).



Fuente: España. Real Academia de la Historia. Signatura: C-030-031.

Aunque las mejoras se centraron en avanzar hacia los caminos de ruedas, debemos destacar el vacío viario en el litoral, que no tendrá solución hasta bien entrado el siglo XIX (Ruiz, 2019).

## 2.2. ARRIEROS Y TRAJINEROS EN ANDALUCÍA. NOTAS A PARTIR DEL CATASTRO DE ENSENADA

En este contexto, a mediados de la centuria de las luces, en 1743, don Zenón de Somodevilla y Bengoechea, I marqués de la Ensenada (1702-1881), era nombrado secretario de Hacienda, Marina, Guerra e Indias. Entre sus reformas, destaca la intención de abolir las rentas provinciales y establecer una única contribución, que dará comienzo con el Real Decreto de 10 de octubre de 1749 y su instrucción anexa. Comenzaba así una de las empresas ilustradas más importantes que implicó a cientos de autoridades de la corona, eclesiásticos, autoridades locales, agrimensores, peritos locales, escribanos y amanuenses y que catastró una amplia extensión de la corona de Castilla, organizada en veintidós provincias. Del mismo modo, nos legó a los investigadores un corpus documental de excepcional valor por su homogeneidad en lo general y su heterogeneidad en lo particular, con una excepcional capacidad de adaptación a los usos y costumbres de cada uno de los territorios averiguados (Camarero, 2002).

El Catastro de Ensenada, entendido como una tecnología del poder, una fuente no neutra, que ordena y categoriza personas, profesiones y territorios, también nos permite realizar un acercamiento al transporte terrestre con bestias o carretas. Además, en los diferentes niveles documentales podemos encontrar noticias sobre arrieros y carreteros. Para este estudio utilizaremos los siguientes documentos (Ruiz, Aguilar, Camarero, 2023):

- Las Respuestas Generales de los reinos de Sevilla, Córdoba, Jaén y Granada. En concreto, nos detendremos en la pregunta 32.<sup>a</sup> del Interrogatorio de la letra A sobre “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”.
- Los Estados Locales de las localidades del reino de Córdoba —pues no cuenta con Estados Provinciales—. También utilizaremos los del reino de Granada, pues en los Estados Provinciales se incluyó en la misma casilla a carreteros y arrieros, dificultando el análisis segregado, como explicaremos más adelante.
- Los Estados Provinciales de los reinos de Sevilla, Jaén y Granada, puesto que el reino de Córdoba no cuenta con esta documentación.

Comencemos con el debate sobre la terminología de “arriero” y “trajinero”, así como sobre su especialización en el transporte, el comercio o ambos. Reiteramos la heterogeneidad de estos transportistas con bestias en un contexto de pluriactividad, pese a la afirmación de Fernand Braudel (1954) de la pobreza de los arrieros: “campesinos que dividen su tiempo haciendo unas veces de arrieros, y cultivando las tierras, criando animales, ejerciendo de artesanos otras”, a lo que añade que “el que se limite



se codificó y clasificó este oficio en cada territorio atendiendo a variantes dialectales, pero en este caso concreto nos encontramos en la misma localidad. Además, el debate por determinar las características entre trajineros y arrieros no es nuevo. David R. Ringrose (1972) propuso una clasificación que diferenciaba entre quienes comerciaban con las mercancías que transportaban y entre los que transportaban a sueldo. Establecía que el transportador-comerciante se denominaba “tratante” o “traficante”, mientras el transportador a sueldo se denominaba “trajinero”, “trajinante”, “cosario” o “conductor”. Respecto al trajinero, defiende que es “quien transporta mercancías sobre las que no posee derecho alguno”. Otro servicio era el de los arrieros ordinarios, “muleros que vivían en centros locales o provinciales y hacían viajes regulares a ciertas ciudades para adquirir mercancías solicitadas por ciudadanos de la comunidad” (pp. 84-85). En este sentido, Santos Madrazo (1954) clasifica a trajineros, trajinantes, cosarios o conductores como “una especialización del servicio del transporte que reviste una serie de transportadores a sueldo que usan indistintamente la mula o el carro, aunque este tiende a imponerse”. Indica que “suelen acarrear pesadas cargas a largas distancias entre ciudades, una de las cuales era normalmente su residencia” (p. 434). La diferencia que propone entre trajineros y arrieros radica en el tiempo de dedicación a transportar, siendo los primeros más estacionales. En definitiva, tanto para Ringrose como para Madrazo, los arrieros y trajineros transportaban por encargo, diferenciándolos este último por el tiempo que dedicaban al transporte. Sin embargo, Concepción Camarero Bullón (1989) se refiere a quienes transportan por encargo como arrieros y a quienes están centrados en la compraventa como trajinantes, aunque subraya que no existía un “tipo puro”. El Catastro de Ensenada no pudo considerar a trajineros y arrieros como semejantes, pues, como refiere, “en la Instrucción de 1760 para las llamadas Comprobaciones se lee, en el punto 6 sobre lo Industrial, que debían anotarse las ganancias de los que se emplearan en la Harriería y la Traginería” (p. 285). Valga como ejemplo Francisco Pérez, de Guadix, al que se le registra como arriero y se detalla en el Libro de lo Real su doble ocupación de arriero y de abastecedor de aceite de la ciudad y trato de bestias<sup>4</sup>.

Otros autores utilizan indiferentemente uno y otro, aunque en momentos se percibe alguna distinción, como la que realiza Elena Rodríguez (2015) sobre el transporte con acémilas de los sajambriegos. Argumenta que “debe comprenderse más bien como trajinería que como arriería profesional, porque sus salidas fueron esporádicas (almagre desde Asturias, pescado, castañas, maíz, vino hacia Asturias) y estacionales (grano, vino desde Castilla, pieles)” (p. 649). Por su parte, Domingo Mena (2015: 624) plantea que:

<sup>4</sup> Archivo Histórico Provincial de Granada (AHPGr), Catastro de Ensenada (CE), Respuestas Particulares (RP) Guadix, libro (L) 1283, folios (ff.) 280r-281v.



jantes y usados en ocasiones como sinónimos: los arrieros y trajineros transportaban géneros y mercancías y, seguramente, en algunas ocasiones, comerciaron con ellas, aunque esta no fuese su labor principal. No obstante, pese a que no hemos podido precisar más, como mejor fórmula y más práctica, proponemos utilizar el genérico “transportista con bestias” y usar el término específico que utiliza la fuente, siempre que se cite su procedencia.

Así, en el reino de Sevilla (correspondo *grosso modo* a las actuales provincias de Huelva, Cádiz y Sevilla) se catastraron 234 localidades, de las que conservamos la copia a la letra de las Respuestas Generales que se envió a la Junta de Única Contribución y custodia el Archivo General de Simancas, habiéndose perdido la documentación original de contaduría, tanto autos, como Respuestas Generales, Libros de los Cabezas de Casa, Libros de lo Real y Estados Locales. No obstante, algunos Ayuntamientos cuentan con algunas copias, como por ejemplo el de Sierra de Yeguas. Asimismo, se han podido consultar los Estados Provinciales de la Letra F que se encuentran en los fondos del Archivo Histórico Nacional. De ellos se han registrado arrieros en 159 (68 %), siendo las pequeñas villas y despoblados donde no se contabiliza esta tipología de transportistas, como Alanis, Albayda, Almonastel, Álora o los despoblados de los Arquillos o Fuente de Rosalejo, entre otros<sup>5</sup>.

La utilidad de la arriería en el reino de Sevilla ascendía a 13 719 660 reales de vellón, de un total de industrial-comercial de 164 941 364 reales, lo que suponía un 8,3 %. Estos se concentraban en los alrededores de las ciudades, los principales caminos y las vías de comunicación. Sin embargo, en las ciudades quedaban relegados a una mínima parte, posiblemente subregistrados en otras actividades y abastecidos por la mano de obra excedente de poblaciones cercanas. Entre los ejemplos seleccionados, no se han detectado referencias a si comerciaban, transportaban o ambas.

Más de 500 000 reales de utilidad tan solo se registra en las ciudades de Sevilla y de Medina Sidonia. En concreto, para la ciudad de Medina Sidonia, perteneciente al excelentísimo señor de Medina Sidonia, los Estados Provinciales del reino de Sevilla registran un producto de 769 689 reales a los arrieros, el 47,6 % del industrial-comercial de dicha ciudad (1 618 100). Es la ciudad que más utilidad registra, distribuida en 178 arrieros (de un total de 2135 personas), entre los que hay dos milicianos<sup>6</sup>. Le sigue la ciudad de Sevilla, donde contamos siete arrieros de trajino que eran los encargados de acarrear vino, materiales, cerámica... Asimismo, habría ocho playeros de pescado y ciento diez trajinantes, sumando una utilidad anual de 623 420 reales, que una vez

<sup>5</sup> Para los Estados Provinciales se han consultado: Archivo Histórico Nacional (AHN), Ministerio de Hacienda, libros 7492 (Letra F del reino de Sevilla); 7452 (Letra F del reino de Jaén); y 7444 (Letra F del reino de Granada). Para no reiterarnos nos remitimos a estos.

<sup>6</sup> Las Respuestas Generales de las localidades del reino de Sevilla se han consultado en el portal PARES, copia microfilmada del Archivo General de Simancas (AGS), Dirección General de Rentas (DGR) 1.ª remesa, Catastro de Ensenada (CE).



Entre 250 000 y 500 000 reales de utilidad al transporte con bestias se encontraban doce localidades: Antequera (266 265), Arahal (259 185), Arcos (440 715), Bornos (268 895), Carmona (418 175), Jerez (408 450), Lebrija (271 320), Marchena (371 200), Osuna (254 397), Puerto Real (365 640), San Roque (369 423) y Villalva (256 800). Por tanto, las utilidades van desde los 440 715 reales de Arcos de la Frontera (22,4 % industrial-comercial) por los diferentes arrieros que hay, sin que se especifique el número, a los 254 397 reales (17,3 % del industrial-comercial) que se registra a los 133 arrieros de Osuna.

Entre 100 000 y 250 000 reales estarían la ciudad de Cádiz (206 196) y otras villas como Alcalá de Guadaira (157 500), Algaba (119 855), Algodonales (111 100), Alosno (111 200), Valverde del Camino (118 800), Benacazón (103 690), etc. Finalmente, por debajo de los 100 000 estarían las villas alejadas de los centros socioeconómicos y políticos como Cumbres de Enmedio (1100), Hinojos (1460) o Lepe (1100).

Como podemos observar en el mapa del geógrafo Tomás López (1767), de Sevilla parten los caminos a Lisboa por Niebla, donde anotamos cuatro arrieros que suman un producto anual de 7665 reales al año; y por Paymogo, con setenta y dos arrieros (37 800). A Mérida y Badajoz por Alcalá del Río, que cuenta con cuarenta arrieros (95 630 reales); y por Almadén de Plata, con tan solo un arriero al que le regulan 915 reales. Finalmente, el camino a Cádiz por Alcalá de Guadaira, donde hay cuarenta arrieros y trajinantes que “lucran” 139 900 reales y seis carreteros cosarios que trafican con sus carretas (17 600); por Utrera con cincuenta y cuatro arrieros (93 986) y trece carreteros cosarios (28 600); por las Cabezas de San Juan, con treinta y nueve arrieros (116 830); por Jerez de la Frontera, donde las Respuestas Generales no informan del número de arrieros, pero sí de que “trafican y comercian” en el camino; por el Puerto de Santa María, donde se apuntan doce arrieros (27 010) y diecinueve carreteros (55 480), y finalmente la ciudad de Cádiz, donde solo se registra un arriero al que le regulan 52 260 reales, pudiendo estar los otros subregistrados entre el acarreador de materiales para la fabricación de murallas, el de la conducción de caudales a la corte o los catorce acarreadores de materiales con bagajes para las obras particulares.

El margen del río Guadalquivir también serviría para dirigirse a Córdoba por Carmona, con noventa y ocho arrieros (406 965) y por Écija, donde la información es más detallada:

treinta y ocho arrieros, calezoros y caleros, ocho arrucheros, once traficantes con caballos, dos cargueros para obras y dos aljameles, que lucran anualmente noventa y seis mil ochocientos treinta y cinco reales, que además hay uno eclesiástico que lucra mil cuatrocientos y treinta y uno miliciano cuyo útil consiste en mil cien reales.

A estos se unen veintitrés carreteros que transportan con treinta y tres yuntas (36 300).

Referente al camino a Andalucía iría por el Arahal. Entre sus 60 arrieros se previene que hay tres eclesiásticos que tienen recuas para el tráfico de varios géneros. Osuna cuen-

ta con 133 arrieros (99 en la villa y los restantes en los pueblos) y Antequera suma 108, entre los que se incluyen dos ordinarios o cosarios y un soldado de milicias. De esta ruta saldrían los ramales de Osuna a Málaga o de Antequera a Málaga articulando el territorio y la circulación del puerto Malagueño hacia el interior. Por tanto, estas vías estarán determinadas por los espacios de poder, la concentración demográfica y especialmente para dar servicio a zonas productivas como la campiña sevillana, entre la que destacan localidades como la referida Alcalá de Guadaira, Dos Hermanas, El Arahel, Mairena del Alcor y Marchena. En cuanto a los productos transportados, las Respuestas Generales de las localidades sevillanas guardan silencio, pues conocer trayectos o mercancías no era su fin.



Figura 6. TOMÁS LÓPEZ: MAPA DEL REYNO DE CÓRDOVA, 1761.

Fuente: España. Real Academia de la Historia. C-011-001-33.

Por mencionar otros ejemplos de la heterogeneidad que se puede observar tanto entre localidades como entre los propios sujetos catastrales, nos detenemos en el reino de Córdoba (*grosso modo* la actual provincia de Córdoba). Para este territorio no contamos con los Estados Provinciales, por lo que hemos realizado una selección de localidades (de las setenta y cinco en las que se organiza el reino) y consultado sus datos en los Estados Locales de la Letra F y en las Respuestas Generales<sup>7</sup>. La campaña cordobesa y las principales rutas que sortearon Sierra Morena para enlazar con Toledo por Alcolea y Adamuz organizarán la circulación, aunque sin duda destaca el camino por Andújar y Bailén para dirigirse a Madrid sorteando Despeñaperros.

Así, en Adamuz, a sus siete trajineros les regularon por el tiempo que se dedicaban al transporte y no por las caballerías que poseían ni las mercancías que transportaban. Tres de ellos tenían dos caballerías (una mayor y las otras menores); los otros cuatro de una caballería (dos mayores y dos menores). A Blas Sánchez le calculan una utilidad de dos mil reales regulada por quinquenio; a Juan Antonio Canales, doscientos reales por trajinar una tercera parte del año; a Juan de Castilla, trescientos reales por hacerlo la mitad del año; por trajinar todo el año le regularon setecientos cincuenta reales a Alonso Ruiz Moreno, al igual que a Pedro Rojas. En cuanto a José de Ávila, menor, por hacerlo ocho meses, doscientos reales; y a Juan Escudero, que lo hacía todo el año, otros doscientos. Según el Estado Local de la Letra F, la arriería sumaba 4400 reales de 67859 (6,5 %)<sup>8</sup>.

En Aguilar, el Catastro anotó veintiséis trajineros, de los que dos eran cosarios, es decir, que tenían trato con alguna mercancía, y en “consideración a las bestias, tráfico y modo con que se mantienen”, les regularon a cuatro de ellos, mil novecientos reales; a tres, mil doscientos; a otro, dos mil doscientos; a otros dos, novecientos; y a los dieciséis restantes que solo son trajineros con corta porción de bestias, setecientos treinta reales a cada uno. Así, el Estado Local de la Letra F les calculó una utilidad de 26 880 reales de un total de industrial-comercial que ascendía a 321 134 reales. Asimismo, en Aldea del Río había veintiséis trajinantes. Dieciséis se mantienen de sacar paños y de otras cosas para vender fuera de esta villa; uno de ellos se llama Juan Castillo y tiene una caballería mayor al que le regulan de utilidad mil reales de vellón; otro llamado Francisco Borrego, con nueve caballerías menores el que en la misma forma tiene de útil dos mil doscientos reales; otro llamado Pedro Melleja, por una caballería mayor, cien reales; otro, Juan Orozco Ramos, por una caballería mayor, mil reales; otro, Juan Calleja Cobo, por una mayor y otra menor, dos mil doscientos reales; otro, Miguel Calleja el Mayor, por dos bestias mayores y seis menores le regulan de utilidad mil seiscientos cincuenta reales; otro, Francisco Morales, por una mayor le regulan seiscientos reales; otro, Juan Peraile,

<sup>7</sup> Los Estados de la Letra F de seglares se encuentran al inicio de los Libros de lo Real de cada localidad. En el Archivo Histórico Provincial de Córdoba (AHPCO), Catastro de Ensenada (CE), Libros de lo Real.

<sup>8</sup> Los Estados Locales de Córdoba se encuentran en el comienzo de los Libros de lo Real de seglares y eclesiásticos, pues se formularon para ambos. Archivo Histórico Provincial de Córdoba (AHPC), Libro de lo Real de seglares.

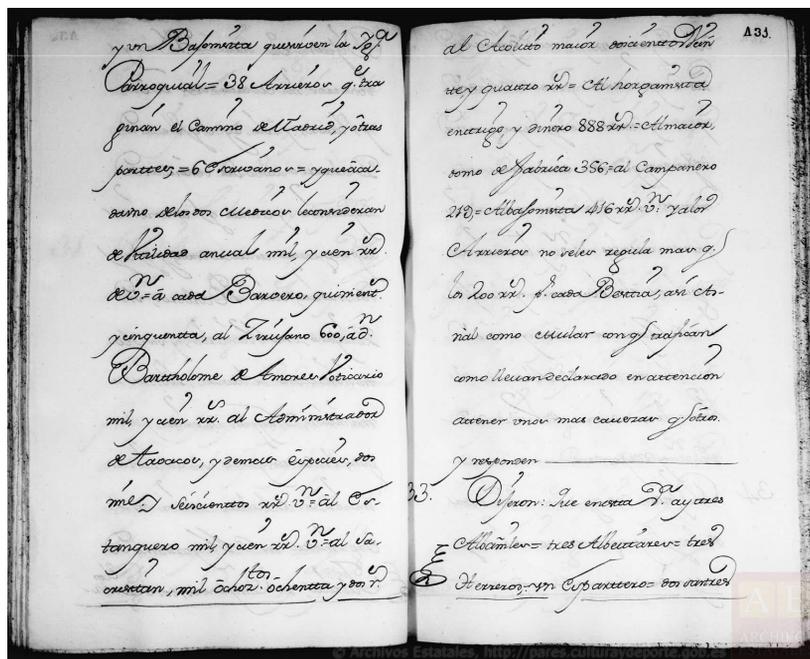
por una mayor le regulan setecientos reales; otro, Francisco Soriano, por una mayor le regulan mil reales; otro, Miguel Calleja el Menor, mil seiscientos cincuenta reales; otro, Francisco Rodríguez, por una mayor y dos menores, mil cien; otro, Francisco Vicente Canales, por una mayor y nueve menores, dos mil doscientos; otro, Lorenzo Canales, por una mayor y ocho menores, mil quinientos; otro, Miguel de Zaza, por tres menores, mil; otro, Francisco Terrones, por dos menores, mil cien; otro, Andrés Molleja, por dos mayores, dos mil reales. Los diez restantes, por ser su tráfico solo de leña para este y los circunvecinos pueblos con una bestia, a cada uno, quinientos reales.



Figura 7. TOMÁS LÓPEZ: MAPA DEL REYNO DE JAÉN, 1761.

Fuente: España. Real Academia de la Historia. C-011-001-34.

Otros ejemplos que muestran la heterogeneidad de registros en el reino de Córdoba y el peso arriero en sus localidades son Baena, donde hay cuatro arrieros que además son labradores: Francisco Colodrero, labrador que maneja recua pro mano ajena (cinco mil reales); Ignacio Amo, también labrador que maneja recua por mano ajena (cuatro mil), y de igual forma, Francisco Elías (dos mil doscientos) y Luis Garrote (dos mil doscientos). En cuanto a El Viso, donde hay sesenta y nueve arrieros, cuarenta y seis de ellos “por su pobreza” se mantienen en esta villa traficando en portes que de ella salen. Asimismo señala el tráfico de ceniza. También nos aportan noticias de los productos en Santaella, donde sus tres arrieros conducen granos a algunos pueblos y algún aceite para Madrid y otros pueblos, regulándoles un producto anual de trescientos cincuenta reales a cada uno; en Montoro donde sus sesenta y seis arrieros se ocupan en transportar paños, lanas, lino y otros productos; o en Pedrabad, donde los veintisiete arrieros que hay en esta villa tienen el nombre de “trajinantes” y se ocupan, entre otras cosas, de hacer picón y vender leña.



Fuente: España. Ministerio de Cultura. Archivo General de Simancas. DGR, 1.ª remesa, leg. 326.

Figura 8.  
RESPUESTAS  
GENERALES DE LA  
VILLA DE PORCUNA  
(REINO DE JAÉN).B

Finalmente, pondremos otro ejemplo que señala la pluriactividad comercial-transportista. Es el caso de Villanueva de Córdoba, donde hay catorce arrieros, y en estos se comprende a los abastecedores de aceite y sal cuya utilidad el Catastro ya había expresado, por lo que en la pregunta 32.ª solo tenía que registrar la del tráfico de arriero con conocimiento y expresión de los abastos.

El reino de Jaén contaba con 74 localidades catastradas en las que encontramos registros de arrieros en 34 (45,9 %). Según el Estado Provincial de la Letra F, asciende la

utilidad del transporte a 654 550 reales de un total de 3 068 068 (21,3 %). Sin embargo, las utilidades son mucho menores a las de los reinos de Córdoba y especialmente de Sevilla, situándose entre los 100 750 reales de la ciudad de Jaén y los 200 reales que le regulan a José Díaz, cosario de Torredonjimeno, por los jumentos con los que trajina hacia Córdoba. Debemos señalar que la información del reino de Jaén es la más precisa de la que hemos consultado hasta la fecha, sin que esto signifique que se pueda sistematizar. Sin embargo, proporciona información en algunas localidades sobre las mercancías o los portes<sup>9</sup>.

Con más de 30 000 reales, además de la referida ciudad de Jaén, tan solo aparecen 8 localidades: Ybros de Realengo (58 260), con 150 arrieros a los que regulan por el tráfico con bestia mayor 120 reales y con bestia mayor 150 reales “libres de gastos”. Le sigue Porcuna (51.840), con 38 arrieros que trajinan en el camino a Madrid y a otras partes; vidrio en Bailén, carbón en Noalejo, minería en Linares, fruta en Cazorla. Hagamos una parada en los datos. En Noalejo el industrial arriero asciende a 34 464 por la conducción de carbón a la ciudad de Granada, donde se vende. En Bailén (33 256), se especifica que Alonso Cabello realiza 10 viajes anuales a la corte y otras partes con 8 caballerías menores, por lo que le podrá producir 3200 reales al respecto de 40 reales por caballería en cada uno o dos viajes; y, por los mismos, a Juan Gómez, que trafica con 6 caballerías menores, 2400 reales; y a Juan Copas, con 5 caballerías menores, 2000 reales; y a Luis Gómez, con 10 caballerías menores, 4000. Por los mismos viajes con 7 caballerías menores, a Miguel Roa y Francisco Roa, padre e hijo, 2800; y a Alonso Villar, con 4 caballerías menores, 1600, y a su hijo, que además es cosario de esta villa a la ciudad de Jaén, 1100 reales en los que se incluyen los 200 reales que le da la villa por el vendaje de la nieve en época estival y por conducir las cartas. Asimismo, en Bailén hay 36 arrieros que conducen vidriado y les calculan 100 reales por cada caballería y temporada que lo hacen. En cuanto a Linares (39 625), hay 12 arrieros, y seguramente habrá más ligados a la actividad minera. Le siguen Cazorla, con 39 510 reales; señala que no hay arrieros de recua, pero sí cuatro o cinco que trajinan con dos caballerías menores. En algunas épocas cobran por portes de fruta o son ellos los encargados de venderlas, regulándoles 20 ducados a cada una de las caballerías. En Jódar (34 155), 15 ducados por caballería mayor y 10 por menor. De la misma forma en Villafranca (34.101), a sus 38 arrieros se les calculó una utilidad de 300 reales por caballería mayor y 150 por la menor. El resto de localidades que registraron arrieros estarían por debajo de estas cifras.

El Estado provincial de la letra F de Granada registra industrial en la categoría de “arrieros y bolicheros” en 167 localidades del reino (55,7 %). Las 167 localidades que registran industrial a los arrieros y bolicheros alcanzan 4 105 010 reales de vellón, ci-

---

<sup>9</sup> Actualmente se encuentra en prensa un trabajo sobre el transporte terrestre en el reino de Jaén realizado en coautoría con el Dr. Ángel I. Aguilar Cuesta.

fra que podemos decir que sumaría la riqueza del transporte en el reino de Granada. El 3 % de las localidades que registran arrieros y bolicheros suman más de 150 000 reales anuales cada una (suponen el 1,3 % de las localidades del reino). Las ciudades de Granada y Málaga serán las que registren una mayor cifra, 840 902 y 380 160 reales, respectivamente, respondiendo a lo que venimos planteando de la influencia de los polos económicos al desarrollo del transporte. Le siguen Vera (241 875), Guadix (167 190) y Almería (158 503), todas ellas ciudades de cierta importancia, que se ve reflejada en su alta población y, como hemos visto, en los itinerarios de circulación. Entre 100 000 y 150 000 reales de vellón están el 1,8 % de las localidades que registran estos transportistas (suponen el 0,75 % del total del reino): son Grazalema (130 500 reales), Ubrique (107 450 reales) y Coín (101 100), todas ellas relacionadas con la producción agroindustrial. El 5,4 % de las localidades arrieras cuentan con un producto entre 50 000 y 100 000 reales. Entre las 9 localidades se encuentran Gabia la Grande (99 645 reales), Saleres (93 000) y Alhama (83 000), todas ellas muy influidas por su situación en los caminos y la propia capital del reino. Ascienden a 15 las localidades (9 % de las localidades arrieras) que cuentan con una utilidad de sus arrieros y bolicheros entre 25 000 y 50 000 reales; y a 28, entre 1000 y 25 000 reales (16,8 % de las localidades arrieras). El resto (62,9 %) tiene un industrial de menos de 10 000 reales.



Figura 9. TOMÁS LÓPEZ: MAPA DEL REYNO DE GRANADA, 1761.

Fuente: España. Real Academia de la Historia. C-011-001-36.

### 3. TRÁNSITO DE MERCANCÍAS EN ANDALUCÍA: UNA APROXIMACIÓN

No es nuestra intención describir, en toda su complejidad, la línea que separa o une el comercio-transporte en Andalucía. Lo que aquí nos interesa es presentar un panorama de conjunto, aunque *a priori* retengamos un problema: la falta de especialización de arrieros y trajineros en un determinado transporte o comercio, o en una única mercancía, si bien contamos con excepciones como los arrieros del pescado, del pan o del azúcar. Pero ¿estamos seguros de que no transportarían otras mercancías? Este problema atañe a muchas dimensiones de la vida económica, pues hasta la fecha no hemos podido saber si solo transportaban por un precio o también comerciaban con él o si hacían ambas actividades.

En cuanto a Andalucía, poco está dicho, salvo algunos datos para la Andalucía occidental que nos proporcionó Ringrose, y cuyas cifras son cuestionables, o algunos estudios locales que tratan el transporte de forma colateral como en Rute (Becerra y Sánchez, 2018). Enfatizamos la relevancia de la investigación de Juan Luis Espejo Lara (1985) sobre la arriería malagueña en tiempos de los Reyes Católicos, en la que señala una serie de factores que justifican el aumento de esta tipología de transporte: el crecimiento de los puertos como Málaga y Mazarrón o el privilegio de exportar a Jerez de la Frontera estimularán el transporte terrestre para la exportación de cereales, principalmente a lomos de mulos y asnos, que tendrían una capacidad de entre 2,5 y 3 fanegas de cereal y entre 7,5 y 10 arrobas de harina, aceite o pieles de cabra. Insiste el autor en la pluriactividad, añadiendo a lo que se ha dicho que la temporalidad no dependería en sí misma del ciclo agrario, sino también de las ofertas de trabajo. Sobre este aspecto pone de ejemplo documentación que demuestra un aumento de la actividad durante la época en que se recoge el cereal. No es de extrañar, pues el propio grano debe transportarse desde el campo a los silos y a los mercados. Además, aporta datos sobre el precio de los portes, los sistemas de contratación o la riqueza de los arrieros, calculada a partir del número de bestias con las que transportan.

En cuanto al producto transportado por estos arrieros es múltiple y estaría adaptado a las condiciones del animal, reservando el volumen y peso para otros medios de transporte como las carretas. Al grano y otros alimentos (aceite, vino, aguardiente, azúcar, sal, verduras y frutas) para abastecer las ciudades, villas y lugares habría que unir comercialización del pescado de la costa al interior. Así, el consumo del pescado, especialmente por los motivos culturales y religiosos de la época (alimento de vigiliias), se convierte en una parte destacada de la dieta de la población, y, pese a la importancia de la salazón, el consumo de pescado fresco en el reino de Granada estaba garantizado, sobre todo por la cercanía a las localidades de la costa. Llegaría a través a los arrieros del pescado, que cruzarían la sierra de Mijas hacia el interior, dando nombre al puerto de “Pescadores”. Somos conscientes de que el comercio y el transporte del pescado merecen por sí una investigación concreta, aunque conocemos algunas de sus características, gracias a los trabajos de Luis Coronas Tejada (1989) sobre el abas-

tecimiento de pescado de Jaén en el siglo XVII, que, utilizando diferente documentación, especialmente del Cabildo de Jaén, constata la preocupación del gobierno local por garantizar el abastecimiento de pescado, especialmente en fechas previas a la Cuaresma, a través de escrituras de obligación, como la del arriero Juan González del Pozo, de Casabermeja, que se obliga a llevar bacalao desde Málaga a Jaén. La mayoría del pescado, según el autor, procedía de Málaga, Motril y el Puerto de Santa María.

Situándonos en el reino de Granada, el volumen tercero de la obra colectiva *Historia del reino de Granada: del siglo de la crisis al fin del Antiguo Régimen (1603-1833)* dedica un capítulo, firmado por José Antonio Parejo Barranco y Andrés Sánchez Picón (2000), a las relaciones entre la industria, el transporte y el comercio. La difícil orografía de montaña que predomina en la región, sin duda, condiciona la articulación de redes de comunicación ágiles. Sin embargo, los autores ven en la diversidad de paisajes (costa, altiplano, vega, montaña) una oportunidad para la especialización agroganadera y para el intercambio, que se complementaría con la transformación de materias primas, tanto agropecuarias (jabón, esparto, seda, cáñamo, lino o lana para los textiles, etc.) como mineras, generando una incipiente industria metalúrgica. De nuevo, el transporte como límite, como obstáculo para el desarrollo de la actividad. A partir de los Estados Generales del Catastro de Ensenada y los datos de población de 1752, los autores calculan los porcentajes del ramo industrial de Granada y los comparan con otros reinos, aportando el dato del 14,7 % generado en la corona de Castilla, siendo la población un 8,3 % de la misma. Ya el Grupo 75 intentó calcular la renta nacional (1977), pero no nos detendremos ahora en ello, pues nos interesa subrayar que el reino continúa siendo económicamente agroganadero de subsistencia, con una artesanía, también para la subsistencia, y, como ya hemos mencionado, una incipiente industria minero-metalúrgica, sin que se genere un marco productivo con capacidad para la aglomeración. Entre las villas y ciudades mineras destacarán los martinetes y herrerías de Marbella y Almería, la fábrica de hojalata de Ronda, la de cañones de Jimena o el plomo de Linares, que irá dando paso a un conjunto de reales fábricas, como las de Presidio, Órgiva, Turón o Motril, que estarían obligadas desde 1788 a remitir sus producciones a los almacenes de la Renta del Plomo en Almería. Entre las especialidades agroindustriales destacan el vino en las comarcas orientales malagueñas (Pezzi, 2003; Gámez, 1984) y el azúcar en el litoral (Birriel, 1993; Ruiz, 2022); y el textil, dominado por la lana, el lino y la seda, esta última ya en un periodo de decadencia (García, 2001). El resto de actividades lo conforman diversos artesanos, comerciantes, tenderos, jornaleros, etc. Todas necesitarán del transporte para el desarrollo de la propia actividad. El cereal al molino, la hoja de morera al criadero de gusanos de seda, la lana a las hilanderas, la leña para el ingenio, el mineral a los almacenes e industrias de transformación y, cómo no, la materia prima, semielaborada o elaborada, a los mercados. En mayor o menor medida todo depende de la circulación y el intercambio, de una red comercial que se localizará en polos de desarrollo y de-

terminará el crecimiento o despoblamiento de las localidades dependiendo, una vez más, de las comunicaciones.

Frente a los obstáculos del transporte terrestre, el tráfico marítimo permitirá, desde lugares inimaginables, la exportación e importación a Andalucía. Pero el comercio y el transporte en los caminos, ya fuesen principales, secundarios o veredas, serán constantes y consolidarán rutas como la del pescado desde Albuñol o Almuñécar a Granada, la existencia de pueblos con importante peso en la arriería, como Pinos del Valle, o una carretería imprescindible para la construcción y las obras públicas de la ciudad de Granada, pues sería la encargada de abastecer a la ciudad de madera, principalmente procedente de los bosques del norte del reino de Granada, como los de Castril (Ruiz, 2022). El producto también podría echarse a perder durante el transporte, como pasaba habitualmente con el vino. De ahí que los circuitos de comercialización atendiesen preferentemente a las esferas locales y comarcales.

#### **4. A MODO DE CONCLUSIÓN**

Tras este apretado y sintético recorrido por algunos datos del transporte terrestre en Andalucía, estamos en disposición de reiterar que esta es una problemática de complejidad máxima, pues quizá estemos ante una de las categorías de trabajo más complejas de caracterizar por su complementariedad o simplemente por la necesidad constante de llevar y traer. Quizá la solución pase por hacer lo que se hizo para catastrar Castilla: acercarse a la realidad de cada una de las localidades. Aun así, la mayoría de las veces no podríamos determinar si el arriero solo porta o también comercia, si una o varias mercancías, cuáles eran los trayectos o simplemente establecer de forma concisa la distribución del trabajo en los hogares transportistas. Sin embargo, pienso que estamos en condiciones de proponer algunos rasgos principales de la arriería en Andalucía.

Lo primero a destacar es la localización de los arrieros, principalmente en las rutas de comunicación andaluzas y los principales polos económicos, en detrimento de los vacíos de caminos. Ejemplo son las campiñas sevillanas y cordobesas frente a las zonas montañosas de Las Alpujarras —Sierra Nevada— o la sierra sevillana. La muestra estudiada, además, dibuja un subregistro de los transportistas terrestres en las principales ciudades. En cuanto al perfil de los transportistas y su instrumento de trabajo, las bestias, es muy variado, pudiendo desterrar la idea de un único perfil pobre para quienes se dedican a la arriería. Finalmente, podemos establecer que las mercancías transportadas serían el avituallamiento a las ciudades (grano, pescado, aceite, sal), la asistencia a la industria (vidrio, azúcar, lana), etc., pero principalmente sería una forma de ganarse la vida donde la especialización estuviese determinada por la geografía y las necesidades de los circuitos comerciales, aunque nunca fuese pura; quizá uno de los rasgos más complejos de establecer, por el silencio de las fuentes, y porque harían todo lo posible para ganarse la vida.

Aún queda mucho por hacer en la indagación del trabajo y los hogares transportistas, sus propiedades y el cruce del Catastro de Ensenada con otras fuentes munici-

pales y notariales, principalmente, sobre lo que seguiremos indagando en un futuro, para conocer cómo era la vida de los hogares transportistas, sus redes personales, profesionales o clientelares y cómo se desenvolvían en los caminos.

## BIBLIOGRAFÍA

- AGREN, M. (2017). Introduction: Making a Living, Making a Difference. En Agren, M., *Making a Living, Making a Difference, Gender and Work in Early Modern European Society*, ed. Maria Agren (pp. 1-23). Oxford University Press.
- BARRIOS AGUILERA, M. y BIRRIEL SALCEDO, M. M. (1986). *La repoblación del reino de Granada después de la expulsión de los moriscos: fuentes y bibliografía para su estudio: estado de la cuestión*. Grupo de Autores Unidos.
- BIRRIEL SALCEDO, M. M. (1987). *La repoblación de la tierra de Almuñécar después de la expulsión de los moriscos*. Universidad de Granada.
- BIRRIEL SALCEDO, M. M. (1993). La producción azucarera de la Andalucía Mediterránea, 1500-1750. En *Producción y comercio del azúcar de caña en época preindustrial*. Diputación de Granada.
- BIRRIEL SALCEDO, M. M. y RUIZ ÁLVAREZ, R. (eds.) (2020). *De nación morisca*. Universidad de Granada.
- BRAUDEL, F. (1984). *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*. Tomo I. Alianza Editorial.
- BRAUDEL, F. (2016). *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Tomo 1. Fondo de Cultura Económica.
- CAMARERO BULLÓN, C. (1987). *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada* [Tesis doctoral inédita]. Universidad Autónoma de Madrid.
- CAMARERO BULLÓN, C. (1989). *Burgos y el Catastro de Ensenada*. Caja de Ahorros Municipal.
- CAMARERO BULLÓN, C. (2002). El Catastro de Ensenada, 1745-1756: diez años de intenso trabajo y 80.000 volúmenes manuscritos. *CT Catastro*, 46, 61-88.
- CORONAS TEJADA, L. (1989). El abastecimiento de pescado en el Jaén del siglo XVII. *Chronica Nova*, 17, 33-46.
- DIAGO HERNANDO, M. (2005). Comerciantes campesinos en la Castilla bajomedieval y moderna: La actividad mercantil de los yangüeses entre los siglos XIV y XVII. *Historia. Instituciones. Documentos*, 32, 115-144.
- DIAGO HERNANDO, M. y LADERO QUESADA, M. A. (2010). Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII. *En la España Medieval*, 32, 347-382.
- DOMINGO MENA, S. (2015). *Caminos Burgaleses. Los caminos del norte (S. XV-XVI)* [Tesis doctoral inédita]. Universidad de Burgos.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, A. (coord.) (1980). *Historia de Andalucía*. Cupsa-Planeta. Vols. III-VII.
- ESCRIBANO, J. M. (1765). *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*. Imp. de Miguel Escribano.
- ESPEJO LARA, J. L. (1985). La arriería en Málaga en tiempo de los RR.CC. *Baética, Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, 8, 281-300.
- FÉRNANDEZ CORTIZO, C. (2008). Arrieros y traficantes en la Galicia rural de la época moderna. *Ohm: Obradoiro de Historia Moderna*, 17, 325- 352.

- FERNÁNDEZ DE MESA, T. M. (1755). *Tratado legal y político de caminos públicos, y posadas*. Parte II. Por Joseph Thomàs Lucas.
- GÁMEZ AMIÁN, A. (1984). La viticultura en la zona oriental de Málaga en el siglo XVIII. *Actas del Congreso de Historia Rural. Siglos XV al XIX*. Casa de Velázquez y Universidad Complutense de Madrid.
- GARCÍA GÁMEZ, F. (1998). La seda del Reino de Granada durante el segundo proceso repoblador (1570-1630). *Chronica Nova*, 25, 249-27.
- GONZÁLEZ LOPO, D. L. (2008). La arriería en el comercio de la Galicia suroccidental según el Catastro de Ensenada. En *Ohm: Obradoiro de Historia Moderna*, 17: 353-372.
- GRUPO 75 (1977). *La economía del Antiguo Régimen. La "renta nacional" de la corona de Castilla*. Universidad Autónoma de Madrid.
- JIMÉNEZ ESTRELLA, A. y CASTILLO FERNÁNDEZ, J. (eds.) (2020). *La rebelión de los moriscos del Reino de Granada y la guerra en época de los Austrias. Estudios para un debate abierto*. Universidad de Granada.
- JOVELLANOS, G. M. DE (1820). *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*. Imp. de I. Sancha.
- JURADO SÁNCHEZ, J. (1984). *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*. Universidad de Córdoba y Ayuntamiento de Córdoba.
- MADRAZO MADRAZO, S. (1984). *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Turner.
- MENESES, A. DE (1576). *Repertorio de Caminos*. Ministerio de Educación y Ciencia-Dirección General de Patrimonio Artístico y Cultural.
- Novísima Recopilación de las Leyes de España, mandada formar por el señor don Carlos IV* (1805).
- ORTEGA CHINCHILLA, M. J., RUIZ ÁLVAREZ, MORAL MOTERO Y BIRRIEL SALCEDO, M. M. (2020). De lejos y de cerca. Las gentes que repoblaron el reino de Granada. En R. Ruiz Álvarez y E. Moral Motero. *Gentes que vienen y van: estudios en torno a las migraciones: ayer, hoy, mañana* (pp. 109-146). Universidad de Granada.
- PAREJO BARRANCO, J. A. Y SÁNCHEZ PICÓN, A. (2000). La economía (II): Industria, Transportes y Comercio. En M. Barrios Aguilera y R. G. Peinado Santaella, *Historia del Reino de Granada, coordinado*. Vol. 3. *Del siglo de la crisis al fin del Antiguo Régimen (1630-1833)* (pp. 393-430). Universidad de Granada y Legado Andalusi.
- PEZZI CRISTÓBAL, P. (2003). *Pasa y limón para los países del norte: economía y fiscalidad en Vélez-Málaga en el siglo XVIII*. Universidad de Málaga.
- REY CASTELAO, O. (2021): *El vuelo corto. Mujeres y migraciones en la Edad Moderna*. Universidad de Santiago de Compostela.
- RINGROSE, D. R. (1972). *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*. Tecnos.
- RUBIO PÉREZ, L. M. (1995). *Arrieros Maragatos. Poder, negocio, linaje y familia. Siglos XVI-XIX*. Fundación Hullera Vasco-Leonesa.
- RUIZ ÁLVAREZ, R. (2019). 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, 251-283.
- RUIZ ÁLVAREZ, R. (2020a). Ventas, mesones y posadas en el reino de Granada (s. XVIII). *Chronica Nova: Revista de Historia Moderna de la Universidad de Granada*, 46, 309-345.

- RUIZ ÁLVAREZ, R. (2020b). Ventas y mesones en los caminos del Valle de Lecrín y La Alpujarra (s. XVIII). *Tiempos Modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna*, 10 (41), 120-153.
- RUIZ ÁLVAREZ, R. (2021a). El transporte en el reino de Granada (siglo XVIII). *Cuadernos de Historia Moderna*, 46 (1), 235-259.
- RUIZ ÁLVAREZ, R. (2021b). Aportación para la historia de la Real Cabaña de Carreteros. Nomenclamiento del Juez Privativo Protector y Conservador de cabañiles y carreteros de la Real Cabaña Real en Granada (1711). *Revista del CEHGR*, 33, 255-271.
- RUIZ ÁLVAREZ, R. (2022a). *Caminos y caminantes: los carreteros del reino de Granada* [Tesis doctoral inédita]. Universidad de Granada.
- RUIZ ÁLVAREZ, R. (2022b). Género y transporte en la edad moderna: una invitación a pensar históricamente. En M. J. Vilalta i Escobar (ed.), *Reptes de recerca en historia de les dones* (pp. 193-198). Universitat de Lleida.
- RUIZ ÁLVAREZ, R. (2022c). Las utilidades del transporte con bestias en el Reino de Granada. Una primera aproximación a través del Catastro de Ensenada. *Vínculos de Historia*, 11, 410-429.
- RUIZ ÁLVAREZ, R. (2022d). Llevar y traer: la justicia del transporte en la Chancillería de Granada (s. XVIII). En R. Massanet Rodríguez y M. G. Gallí Pallicer (coords.), *Un pie en el camino: recorridos, trayectos y paradas en la Edad Moderna* (pp. 207-224). Síndéresis.
- RUIZ ÁLVAREZ, R. (2022e). Ganarse la vida: conversaciones sobre género y trabajo. En R. Ruiz Álvarez, R. M. A. Molina Fajardo y F. Hidalgo Fernández (eds.), *Ganarse la vida: género y trabajo a través de los siglos* (pp. 25-42). Dykinson.
- RUIZ ÁLVAREZ, R., AGUILAR CUESTA, A.I y CAMARERO BULLÓN, C. (coords.) (2023). *El Catastro de Ensenada. Magna averiguación fiscal para alivio de los Vasallos y mejor conocimiento de los Reinos (1749-1756)*. Ministerio de Hacienda y Función Pública.
- SÁNCHEZ-MONTES GONZÁLEZ, F. (2020). "Es gente casi sin número los que vienen de Castilla, la Mancha y Extremadura...": un apunte a los movimientos de población en la Andalucía de la Edad Moderna. En R. Ruiz Álvarez y E. Moral Montero (eds.), *Gentes que vienen y van: estudios en torno a las migraciones: ayer, hoy, mañana* (pp. 85-108). Universidad de Granada.
- SCOTT, J. W. (2002). El género: una categoría útil para el análisis. *Revista del Centro de Investigaciones Históricas*, 14, 9-45.
- VILLUGA, P. J. (1546). *Reportorio de todos los caminos de España*. Typ. Marsiega.

Este trabajo se ha elaborado en el marco de los proyectos de investigación TRAMA: *Los trabajos de las Mujeres en la Andalucía moderna* (B-HUM-724-UGR20, financiado por Feder-Junta de Andalucía), cuyas IP son Margarita M. Birriel Salcedo (UGR) e Inmaculada Arias de Saavedra Alías (UGR); y del proyecto de I+D+i *Familia, dependencia y ciclo vital en España, 1700-1860* [PID2020-119980GB-I00], financiado por MCIN/AEI/10.13039/501100011033/ y dirigido por Francisco García González (UCLM) y Jesús M. González Beltrán (UCA). Además, se enmarca en el grupo de investigación HUM-603 de Estudios de las Mujeres, dirigido por Nuria Romo Avilés (UGR) y el Grupo Catastro-Lecrín, dirigido por Margarita M. Birriel Salcedo (UGR).



A lo largo de la historia, la industria ha evolucionado de la mano de los avances técnicos y sociales. En la Edad Moderna, el aumento de las infraestructuras viarias y el desarrollo de los medios de transporte generó un crecimiento de las redes de intercambios nunca visto, abriendo nuevas vías de tránsito y dando lugar a relaciones que enriquecieron la sociedad de la época.

Haciendo un recorrido desde el siglo XV al siglo XVIII, esta obra estudia tanto las redes internacionales de intercambios de productos como las redes nacionales de comercio interior, entre otros temas. Cada autor, dentro de su especialidad, nos muestra un panorama detallado de cómo el flujo de mercancías en la Edad Moderna supuso un cambio importante a nivel económico, político, social y cultural. Las relaciones comerciales derivaron en relaciones culturales que produjeron alianzas y dibujaron el mapa de un mundo cada vez más interconectado.

 GOBIERNO DE ESPAÑA	MINISTERIO DE INDUSTRIA Y TURISMO	SUBSECRETARÍA DE INDUSTRIA Y TURISMO
		SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
		SUBDIRECCIÓN GENERAL DE DESARROLLO NORMATIVO INFORMES Y PUBLICACIONES

