SALVADOR SÁNCHEZ-TERÁN ✻ DUCCIO BALESTRACCI ✻
JEAN PIERRE AMALRIC ✻ FRANCISCO COMÍN Y OTROS

SEPARATA

La trascendencia de las rutas
de transporte en la España moderna

SANTOS MADRAZO MADRAZO
Universidad Autónoma de Madrid

🌀 LA FORMACIÓN 🌀
DEL ESPACIO HISTÓRICO:
Transportes y comunicaciones

Ediciones Universidad
Salamanca
2001

Índice

Presentación	
ÁNGEL VACA LORENZO	9
Conferencia Inaugural	
SALVADOR SÁNCHEZ-TERÁN	13
La península Ibérica e Italia en la Baja Edad Media. Relaciones, tráficos, contactos	
DUCCIO BALESTRACCI	25
Las vías de comunicación terrestres entre al-Andalus y Castilla. Algunas propuestas para su estudio	
JUAN CARLOS CASTILLO ARMENTEROS	49
Transportes y comunicaciones en la Europa bajomedieval	
ADELA FÁBREGAS GARCÍA	105
La visión del espacio peninsular por los viajeros extranjeros. (Siglos XVI-XVIII)	
JEAN PIERRE AMALRIC	149
La trascendencia de las rutas de transporte en la España moderna	
SANTOS MADRAZO MADRAZO	169
Maravillas y certezas: del espacio fantástico al espacio real en la Europa Moderna	
PEDRO GARCÍA MARTÍN	191
Los desplazamientos de Jiménez de la Espada, Castro y Ordóñez y sus compañeros de la Comisión Científica del Pacífico por el espacio americano. Un viaje entre el presente y el pasado	
LEONCIO LÓPEZ-OCÓN CABRERA	215
Transportes y comunicaciones en América. Panamá «la llave» del Nuevo Mundo	
CARMEN MENA GARCÍA	241
Los medios informativos en América latina	
ROMÁN OROZCO	257
Los efectos económicos del ferrocarril en España (1855-1935)	
FRANCISCO COMÍN COMÍN	277
El florecer de la aviación en Francia, 1900-1909. Una investigación en mantillas	
PETER BAKEWELL	305

La trascendencia de las rutas de transporte en la España moderna

SANTOS MADRAZO MADRAZO
Universidad Autónoma de Madrid

La trascendencia de las rutas de transporte ha de buscarse y encontrarse en su contribución:

- a crear y mantener un mercado interior,
- a soldar unos espacios sociales y culturales compartimentados,
- a promover un sistema de relaciones centrado en las ciudades y el medio rural,
- a no considerar el transporte como un simple servicio a suministrar, sino como una distancia a superar y unos obstáculos a vencer,
- a integrar, en definitiva, todos aquellos factores que definen una formación social.

Ahora bien, no creo que se conozcan suficientemente estos aspectos ni que se hayan analizado en sus múltiples conexiones con la realidad espacial y temporal. Si las formaciones sociales resultan inseparables de aquellos espacios en que se inscriben, ¿no es el espacio social —drenado habitualmente por las redes de transporte— el lugar donde radican las estructuras de clase y donde se dirimen las estrategias de poder? O por decirlo con palabras de Bernard Lepetit, ¿no son también los ejes de transporte, signos y fuentes de desigualdad?¹.

¹ Los autores citados en el texto aparecen en la bibliografía final con aquellas obras que considero más significativas para el tema que nos ocupa.

Lo que sabemos de las redes de transporte y comercio interior en la España moderna no es para echar las campanas a vuelo. Desde luego, en nada es comparable a Inglaterra, donde la bibliografía sobre estos temas ha posibilitado escribir libros fundamentales a los historiadores Willan, Albert o Pawson, y más recientemente a Gerard Turnbull y Dorian Gerhold, y donde se cuenta incluso con la revista especializada *Journal of Transport History*. También ha pasado desapercibida entre nosotros —por citar otra carencia— la a mi entender mal llamada teoría de los «grafos», un instrumento de análisis de la densidad, naturaleza y estado de las redes de transporte, con el que extraer unos índices de conexión, centralidad y accesibilidad que, relacionados con otras magnitudes socioeconómicas, sirven para calibrar la capilaridad y las desviaciones geográficas de las redes, y en última instancia para medir, diagnosticar y corregir el desarrollo espacial. Si en el plano teórico creo que estos planteamientos no conducen a ninguna parte, metodológicamente pueden ayudar a confirmar problemas que ya sabíamos, y en cualquier caso han dado lugar a trabajos históricos de gran interés, como el de Jean de Vries para los canales holandeses o el de Bernard Lepetit para las rutas francesas.

Del transporte en la España moderna lo ignoramos casi todo. Un repaso de lo poco que sabemos y lo poco que hemos avanzado constituirá el primer punto de esta exposición, que exigirá en un segundo apartado desvelar algunas apariencias y realidades, o si se prefiere las permanencias y los cambios inherentes a las distintas redes de transporte.

1. ESTADO DE LA CUESTIÓN

El mercado interior es, dentro de la actividad económica y las relaciones sociales del Antiguo Régimen, uno de los problemas peor conocidos, siendo este papel de cenicienta también atribuible al tráfico de personas, noticias y mercancías. No hay obras sistemáticas sobre estos temas, y las monografías sobre aspectos concretos tampoco son demasiadas aunque se van abriendo algunas vetas. Vamos a verlas.

Los historiadores Jaume Torrás, José Ignacio Gómez Zorraquino, Guillermo Pérez Sarrión y algunos otros están consolidando una línea de investigación, centrada en la penetración textil catalana en los mercados interiores de Aragón y de otras regiones, Madrid incluido. Pero, al margen de la acumulación de capital y de experiencias que ello supuso para Cataluña, destacan que dicha penetración pudo contribuir, además, a disolver los obstáculos señoriales en el mundo rural, ya que las compañías catalanas también se dedicaron a la explotación de recursos agrarios (arriendo de rentas y derechos señoriales, comercialización de excedentes...),

lo que suponía asimismo movilizar contingentes de transporte para trasladar dichas mercancías, de un menor valor añadido que las manufacturas y, por ende, de costes más elevados de transporte. Este tema de las «diásporas comerciales» se ha revalorizado en el libro de Assumpta Muset, en el que se capta con precisión el impacto de los cientos de negociantes y trajineros de Copons y Calaf (comarca de Noya) en el interior peninsular; un alcance que recogen los trabajos de Picazo y Lemeunier (Murcia), Franch Benavent (Valencia), Melón (Extremadura), González Enciso e Isabel Miguel (Castilla la Vieja), Carmona (Galicia), Zylberberg y Nieto (Madrid), etc. Estamos, desde luego, ante logros de alto interés en el mundo de los intercambios y la integración, aunque no supongan el establecimiento y normalización de un mercado de ámbito peninsular, debido a los enormes obstáculos que todavía en el siglo XVIII presentaba el interior español. Pero han valido para que Torras cuestionara desde hace un tiempo la tesis tradicional de la inexistencia de un mercado interior en la España del siglo XVIII.

Otro espacio en el que comenzamos a movernos con alguna facilidad es el de los tráficos entre Castilla y Galicia, merced a los trabajos de Martín Galindo y Laureano Rubio, quien reivindica la existencia de una «burguesía mercantil maragata», con raíces en la tierra y en las formas de agilizar la oferta y demanda en el área de influencia del trazado Madrid-Santiago-Coruña. A pesar de que se da primacía a las familias sobre los flujos mercantiles, queda claro que no estamos ante unos simples arrieros que trasladan mercaderías ajenas con su seguridad proverbial; tampoco se limitan a firmar contratos con el Estado para suministrar víveres y municiones en épocas de guerra, trasladar caudales de la Hacienda, abastecer la Casa Real o transportar productos estancados... Son, sobre todo, comerciantes al por menor y por mayor que compran y venden pescado, vino, granos, jamones, azúcar, jabón, cáñamo, hierro..., y especialistas en el comercio de todo tipo de paños llegando incluso a intervenir en la producción. Su complejidad administrativa, los cientos de mulas que utilizan y la experiencia de varios siglos frecuentando los mercados, son elementos sustantivos no sólo de su reproducción, sino de su aporte a superar etapas en la formación del mercado interior. A la vista de todo ello no resultan extrañas sus futuras reconversiones, como la de Cordero, un maragato innovador en el mercado inmobiliario madrileño durante la primera mitad del siglo XIX.

Tenemos datos de otros muchos núcleos carreteriles y arrieriles, pero faltan muchos más, y todos exigirían un trato más ambicioso del que ofrecen los estudios de José Tudela de la Orden, Pedro Gil Abad, Kleinpenning o Adela Gil Crespo. En relación con esto, es una lástima que no se hayan enriquecido y superado iniciativas seminales, como la de Ángel Cabo, sobre la pujanza transportista de la comarca salmantina de La Armuña, pues seguimos sabiendo muy poco de los argollanos, los cervatos, sanabreses, ancareses, campurrianos,

pasiegos, cerveranos y un larguísimo etcétera en el que tienen cabida desde los cabañiles hasta los merceros.

El estudio de la red viaria —con aportaciones que pierden en perspectiva lo que ganan en precisión— también se ha beneficiado de algunos trabajos concretos: caso del camino de Madrid a Valencia (Luis Ribot), el de Madrid a Badajoz (Isabel Redondo), el de Guadarrama (Rosa María González), los puentes en Castilla (Miguel Ángel Aramburu), la técnica y el poder (Nicolás García Tapia), trabajos que se suman a los caminos de Vizcaya (María Ángeles Larrea), Navarra (Agustín González Enciso y otros), Guipúzcoa (María Isabel Astiazarain y José Ángel Achón), Aragón (coordinado por María Ángeles Magallón), Andalucía (José Jurado), Galicia (Carlos Nardiz), etc.

Algunos hispanistas también se han asomado al tema, caso de Jean Pierre Molénat (norte de Castilla), Pierre Ponsot para Andalucía occidental e incluso el amigo Amalric, como puede verse en esta misma publicación. Mención especial merece la obra de Ringrose, razón por la que más abajo se le dedicará una mayor atención.

Juan Helguera, entre otros, continúa escribiendo páginas valiosas sobre los canales que en España, como se sabe, pretendieron contar mucho y contaron menos. Y me vuelvo a congratular porque a Ricardo Robledo también le gusta la navegación por las aguas del Duero. Al fin y al cabo, la salida natural de estas tierras del pan, del vino (y del intelecto) no es el puerto de Gijón sino Oporto.

Las primeras décadas del siglo XIX continúan casi huérfanas, con la excepción de algunas páginas de Nicolás Sánchez-Albornoz, el estudio de Esperanza Frax y María Jesús Matilla sobre transporte, comercio y comunicaciones, o las cosas sensatas que Ángel Bahamonde, Gaspar Martínez y Luis Enrique Otero han escrito sobre la historia postal, superando los viejos estudios de Enrique Verdegay, Ortiz Vivas o Cruzada Villamil.

Es una lástima que cuando uno topa con las buenas monografías —que las hay— sobre la época moderna (ya sean de Cataluña, País Valenciano, Galicia, País Vasco, Segovia, Madrid, o Tierra de Campos), se encuentra con que la producción agraria se mueve, se desplaza. Y es frecuente que en dichas monografías se señale la dirección que toman los excedentes comercializables, pero es menos frecuente que se cite, y menos que se analice, la ruta, es decir, el soporte material por el que circulan esos flujos, esas orientaciones. Con estas formas de hacer, no se sigue la recomendación practicada por Pierre Vilar en su «Cataluña» (salvo algunas excepciones como la de José Antonio Álvarez Vázquez que sí se ocupa del transporte y comercialización de las rentas agrarias del cabildo de la catedral de Zamora).

Por último, hay que saludar con efusión que la problemática de los desplazamientos de personas, noticias y mercancías durante la época moderna ocupe —ya es hora— un puesto relevante en obras generales, caso de los *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, en el haber de Javier Vidal y Francisco Comín. O que se le dedique un resumen extenso y estimulante en el reciente manual de historia económica y social de Alberto Marcos; se sitúa, además, la red viaria y la especialización del transporte en sus justos términos, es decir, como factores importantes y necesarios para el desarrollo de la producción y todo tipo de intercambios.

Con todas estas aportaciones —y otras que me dejo o desconozco— se pueden ir ya diciendo algunas cosas concluyentes:

La primera es que ya nadie considera que el estancamiento de los transportes impidió el desarrollo económico del interior de España. Huelga decir que ya casi nadie confunde caminos con tráfico, y que someter la determinante realidad de la producción, así como la distribución, el consumo y las relaciones sociales (la estructura de poder de clase) al estado de los caminos, conduce a resultados poco serios, como —al revés— también sería una alegría excesiva desconocer que el transporte es un factor de producción. ¡Elemental!

Pueden ponerse cuantos ejemplos se quieran para demostrar a Ringrose que redes ruterías regionales *similares* conducen a desarrollos *diferentes* de las actividades económicas. El caso más claro es el de Cataluña que, con una red caminera deficiente, logró articular con éxito un mercado interior regional activo, lo que, según han contado Vilar, Fontana, Nadal, Torras o Pere Pascual, resultó clave para el desarrollo capitalista posterior. Por el contrario, los alrededores de Madrid no terminaban de entrar en una agricultura comercializada y especializada, pese a disponer de una red carreteril aceptable y una demanda capitalina más que aceptable. Pero es que, como he escrito en otro lugar, los elementos constitutivos del feudalismo, todavía en el siglo XVIII, llegaban hasta las mismas tapias del parque de El Retiro madrileño.

Podemos salir de nuestras fronteras para contemplar otros casos. Lo de Holanda es sobrecogedor: durante un período de 50 años (1636-1685) se invirtieron casi 5 millones de florines en la construcción de 650 km de canales. Era una magnífica red de transporte, expresión de un sistema político y de todo un sistema urbano, caracterizada por la interdependencia, colaboración y explotación conjunta por parte de más de 40 ciudades. Era tal la coordinación que el viajero pasaba de una línea a otra sin apenas pérdida de tiempo y, en algunos casos, la demanda obligó a que el servicio de transporte estuviera abierto las 24 horas del día. Debió ser, en suma, un espectáculo extraordinario, pues no cabe aplicar otro

adjetivo a una red de canales que transportó en la década 1660-1670 un promedio superior a los 40 millones de pasajeros-kilómetro al año.

Pero, como es sabido, la concentración de recursos que comporta la crisis diferencial del siglo XVII, a largo plazo, no fue beneficiosa para Holanda —y sí para Inglaterra— debido a la primacía que los ingleses concedieron a los intereses manufactureros en relación con el sector comercial y financiero. La distancia posterior entre Inglaterra y Holanda se explicaría a partir de este hecho, y no a partir de las redes de transporte que seguían siendo mejores en Holanda. Es también posible que la red rutera francesa fuera mejor que la inglesa, lo que no es óbice para que los clásicos trabajos de Robert Brenner o los más recientes de Robert Duplessis y Paolo Malanima señalen que Inglaterra llevaba un ritmo más vivo en su transición al capitalismo.

También se está comenzando a admitir (o quizá yo me lo crea porque voy por ahí contándolo) que no toda la época preferroviaria discurrió por unos malos caminos, un tráfico regular inexistente y un transporte, a lomo o en carro, lento y caro. Creo que estos enfoques a lo Antonio Gómez Mendoza son desconsiderados con los hechos, o se desmesuran al enamorarse de las locomotoras que tiran de los arcaísmos. Algunos, sin embargo, partiendo no de razonamientos estocásticos sino de no confundir caminos con tráfico comienzan a reconocer que el volumen de bienes transportados por camino fue más grande que el sugerido por las impresiones de unas condiciones intolerables de las rutas.

Sin olvidar el grado de desarrollo, inherente a cada formación social, puede afirmarse que Londres, París, Madrid y otras capitales (cada una a su escala y algunas, obviamente, con más obstáculos y frenos que otras) fueron creando antes del ferrocarril una densa trama de transportistas que las ligaban a las regiones y provincias. Asimismo, muchas capitales y ciudades estaban relacionadas entre ellas y sus «hinterland», y había un tráfico comarcal y local considerable, incluso en zonas apartadas. Por último, si el ferrocarril tuvo éxito fue porque no apareció en el vacío, aspecto fundamental y que no siempre es tenido en cuenta por los estudiosos del tren.

Ésta es, sin duda, una nueva imagen que, por ejemplo, está presente en las investigaciones que sobre empresas inglesas de transporte, durante los siglos XVII y XVIII, llevan a cabo Gerard Turnbull y Dorian Gerhold, destacando la regularidad y el buen funcionamiento de transbordos, paradas y fletes, así como el aprovechamiento de viajar día y noche. La autora citada, además de subrayar las ventajas del transporte terrestre sobre el realizado por canal o cabotaje (incluso para los bienes perecederos), comprueba paso a paso el papel del transporte rodado, que ya en el siglo XVII comenzaría a soldar la economía inglesa y a promover un sistema de mercado centrado en la capital, lo que contribuyó al

crecimiento de Londres, a la difusión de la influencia de Londres y, en definitiva, a la formación de un mercado nacional (unos hormigueos que, dicho sea de paso, tanta admiración causaron a Leandro Fernández Moratín cuando visita Inglaterra allá por 1792-1793, y de lo que dejó constancia en el librito *Apuntamientos sueltos de Inglaterra*). Pues bien, con este tipo de líneas están comprometidas algunas investigaciones españolas, entre las que me consta la que está realizando José Ubaldo Bernardos, centrada en el papel que juegan los arrieros comerciantes segovianos de Sangarcía y Etreros en las relaciones de Castilla y Madrid.

II. LAS RUTAS Y LOS TRÁFICOS

Las pautas de este pobre bagaje historiográfico —en el que la atención prestada a las rutas y los tráfico terrestres corre pareja a la escasa atención prestada a estos temas— la ofrecía Josep Fontana, allá por 1984 en la presentación de mi libro sobre comunicaciones y transportes. No me resisto a recordarlas. Se refería a que los historiadores se han sentido fascinados por el tráfico a gran distancia y por los intercambios entre continentes. Nada que fuera menos prestigioso que estos tráfico interesaba. Los intercambios en el interior de un espacio económico como la península Ibérica parecían cosa de poco lustre, negocio de campesinos. Y, sin embargo, desde el punto de vista de la sociedad considerada globalmente esto es lo realmente trascendente. Porque en sociedades en que el 90% de las personas vivía del cultivo de la tierra, y en que de su trabajo salía poco menos del 90% del producto nacional, ha de ser, por fuerza, cerca de estos agentes de la producción donde busquemos las claves de los cambios fundamentales. Pensemos también, seguía diciendo, que la industria no ha nacido en el vacío; sólo ha podido surgir allí donde existían, en la agricultura, excedentes para intercambiar por sus productos. Excedentes que surgen de una agricultura que tiende a especializarse y, por consiguiente, a intercambiar lo que le sobra por lo que no produce, sean frutos de la tierra o del trabajo del artesano. En este proceso surgen los fundamentos mismos del crecimiento económico moderno: y surgen, en todas partes, de esos modestos tráfico campesinos en ferias y mercados, de esos mercaderes que llevan sus productos a lomo de mulas o en los carros.

Es ahí, en estas claves, donde cobra todo su valor la afirmación de que las rutas se definen por su cercanía a los tráfico. Es más, sin tenerlas en cuenta no se puede dar un paso. Y son ellas las que animan a no perder de vista que el objetivo central es el hombre en sociedad. De ahí, también, que no sea la historia fragmentada sino la aspiración a la globalidad lo que debe orientar la práctica de nuestro trabajo. La movilidad, los tráfico, no se desarrollan al margen de los cambios que

experimenta el resto de la formación social. Las alteraciones en la estructura de poder de clase —y su vinculación a las formas de la propiedad, la producción, la productividad, la inversión, la economía monetarizada, la distribución, el sistema señorial en suma— marcan los ritmos, intensidades y formas de comercialización, sin dejar de lado la urbanización que también exige intercambios y contribuye a quemar etapas en la formación del mercado interior.

Creo, en consecuencia, que estudiar las posadas, el tráfico postal, los portazgos, los medios de transporte, los puentes, el precio del transporte, las disposiciones legales o el salteamiento de caminos..., de manera aislada o en un contexto social vago o inexistente, es la mejor manera de lograr resultados insustanciales. Por ello creo que partir de las condiciones señaladas es imprescindible incluso para reconstruir arqueológicamente las secuencias de la realización de un puente o para estudiar las vidas de los ingenieros de los caminos, cuanto más para analizar los cambios experimentados por el transporte en la España moderna.

Si, por el momento, nos ceñimos a las rutas de transporte, ¿qué se ve —a través de ellas— si, como parece de obligada necesidad, prolongamos el Antiguo Régimen de las comunicaciones hasta 1850, es decir, hasta la aparición del ferrocarril? La respuesta, al menos en términos expositivos, se me antoja doble: la que a simple vista contempla la ausencia de una red nacional y la que, bajo esas apariencias, desvela cambios importantes en las redes durante esos momentos cruciales de la transición hacia la sociedad capitalista. Veamos en primer lugar las permanencias que reflejan los tres tipos de rutas existentes (térreas, postales y pavimentadas), para en un segundo apartado reseñar las mutaciones que manifiestan esos tres tipos de rutas.

A. Desde las permanencias

Las *rutas térreas*, de piso o firme natural, constituyeron durante siglos y siglos el casi único soporte material por el que circularon las personas, las noticias, los excedentes comercializables y otros tipos de flujos. Se trata de unos caminos que el tráfico no diferencia de manera suficiente y duradera y es muy difícil hallar los elementos que permitan distinguir entre ellos las diferentes rutas. Dicho de manera más concreta: ¿Quién es capaz de decir los kilómetros de caminos térreos que había en España en los siglos XVI-XIX? ¿Y quién puede diferenciar en la densidad resultante las diferentes rutas? El asunto es tan inabordable que recuerda, por ejemplo, a los cientos y cientos de itinerarios militares de los siglos XVIII y XIX que se guardan en el Archivo Histórico Militar, rico material para un posible uso represivo del ejército, pero cuya topología representa

un abigarramiento poco menos que indiferenciable. Y recuerda también a los caminos vecinales de épocas pasadas o recientes: ¿Os imagináis metidos en el avispero de tener que medir la longitud y diferenciar los caminos vecinales existentes en la España de 1750 o 1950?

Trabajar con las rutas térreas es una gran complicación, ya que los inventarios ruterios no son explotables de manera cualitativa, mientras que la nomenclatura de un eje cualquiera se concibe en función de los puntos de partida y llegada. Tal designación puede corresponder a un camino conocido y tradicional —el Camino de Santiago, la Vía de la Plata, el Camino Musulmán de Córdoba a Toledo, las Rutas de los Foramontanos, etc.— pero en la mayoría de los casos tal designación oculta la indeterminación de los hitos, pasos y tránsitos intermedios, pues se trata, como diría Lepetit, de unos trayectos «equivalentes» y relativamente «intercambiables».

El problema es obvio: cuando a los cientos de ferias y mercados que se celebraban anualmente en la España moderna acudían mercaderes y mercaderías de diversos lugares, las fuentes suelen citar su procedencia, la distancia y otros detalles, pero casi nunca el camino concreto utilizado, sin duda porque el soporte material de la ruta contaba menos que el movimiento de las mercancías. Por ello, cuando se escribe sin encomendarse a Dios ni al diablo que la caminería española del siglo XVI tenía 20.000 km, no deja de ser una broma que alguien, más bromista todavía, puede elevar a 200.000 km o dejarla reducida a 10.000. No deja de tener su lógica que cuando hablamos de los pasos divisorios entre Asturias y la Submeseta Norte los dejemos reducidos a 1 ó 2, tal como reflejan algunas Guías o Itinerarios de la época, pero no sería ningún disparate elevar su número a 23 como quieren los Mapas de Tomás López. Por la misma razón, los pasos pirenaicos entre España y Francia los podemos dejar reducidos a 1 por el este, 1 por el oeste y 1 por el centro, o nos quedamos con los 106 que cita el propio Tomás López. La trascendencia es evidente: si optamos por la simplificación está claro que renunciamos a conocer la vida de las comarcas o a dar la espalda a un sinfín de problemas, contrabando incluido. Por los mismos motivos, si un especialista recalca que tal región duplica o triplica en densidad caminera a otra, lo más probable es que el único argumento que puede esgrimir es una burda extrapolación: como la primera región tiene una agricultura más comercializada, está más poblada y posee una red urbana más tupida, pues *a fortiori* tiene que disponer de muchos más caminos que la segunda región, más pobre y menos urbanizada.

Con tales ejemplos se pretende decir simplemente que la red viaria española, desde finales del Imperio romano hasta bien entrado el siglo XVIII está formada por un conjunto de caminos de tierra, todos sensiblemente equivalentes; y que

sólo son rutas verdaderas en el sentido de que el tráfico de larga distancia da preferencia a unas sobre otras. Muchas veces, según el estado del piso y las necesidades del momento, las orientaciones de los flujos abandonan una vía por otra; a menudo, también, esas orientaciones se reparten simultáneamente dos trayectos paralelos. Con tal explicación se comprende mejor el comentario jocoso del padre Sarmiento cuando dice que para ir de Madrid a Galicia unos años cubre 105 leguas y otros años 110.

Esta socarronería del beneditino —como la de otros viajeros y usuarios de las rutas térreas que aluden a distancias y tiempos— se enfrenta a la referida dificultad de lo mensurable, y manifiesta que se trata de un hecho general y no de un desplazamiento excepcional por una comarca montañosa y retirada. En tales condiciones, la documentación ruterá cuantitativa —averiguaciones, encuestas, repertorios, recuentos locales— dan preferencia a la *dirección* que siguen los intercambios sobre el *camino* mismo. La no diferenciación de los trazados se acomoda, por tanto, a la apreciación cualitativa de la red viaria, es decir, al inventario de los malos pasos que obstaculizan el tránsito de personas, animales y vehículos. Por el contrario, la longitud de las rutas carece de significación.

Es cierto, en suma, que las rutas térreas reflejan el arcaísmo de la red. Pero a diferencia de lo que afirman Lepetit y otros estudiosos, creo que no se ha reparado en la trascendencia de esta red térrea y descentralizada por la que, durante siglos, circularon miles de carros y caballerías, haciendo posible los intercambios de lo que en una parte sobra por lo que en otra falta. Volveré enseguida sobre este tipo de caminos.

Las *rutas postales*. Si la no definición e indiferenciación de las rutas térreas representan la primera manifestación de arcaísmo, las rutas postales constituyen la segunda manifestación del arcaísmo de las comunicaciones españolas durante la época moderna.

La red postal —tal como reflejan las Guías e Itinerarios de los siglos XVI-XIX— representa una circulación rígida, registra un flujo cautivo y es, sobre todo, la expresión de la voluntad real. Precisamente porque la ruta o soporte material es algo secundario, la red postal se presta a la representación abstracta y será objeto cartográfico, dando pie a los primeros mapas temáticos (Villuga, Meneses, Cottogno, Miselli, Escribano, Espinalt, Cabanes, etc.). Es decir, la red postal cabalga sobre los caminos existentes, y al acomodarse la red térrea a la red postal, tendremos la primera clasificación de la red española, que obedece sobre todo al uso que de ella hace la monarquía y los diferentes órganos del poder real, así como algunos miembros de la clase dominante.

Con el vocablo *posta* se define un servicio público encargado de conducir con la mayor prontitud la correspondencia, sea a pie, a lomo o sobre ruedas.

Su objetivo principal fue el traslado de cartas y comunicados oficiales aunque también llegara a transportar dinero y paquetes e incluso a admitir viajeros. La ruta, pues, cuenta menos que las orientaciones de los flujos de carácter administrativo, político o diplomático, y obviamente cuenta también menos que las paradas postales. Como ocurría con las rutas térreas, los ejes postales también se conciben en función de los puntos de partida y llegada. Y se vuelve a dar más importancia a la dirección y circulación postal que al camino en sí mismo. Si, como añade Lepetit, las postas registran un tráfico rígido y cautivo, eso obliga a preguntarse por los esquemas de organización centralizada que adopta la posta. Es decir que las rutas seguidas por los correos se constituyen en el armazón del radialismo de la red viaria y de las comunicaciones españolas.

Tales rutas postales son las arterias por las que el poder central expide órdenes a las provincias y recibe de ellas informaciones. Por ellas, el Estado absolutista envía misivas y profesionales para coordinar sus guerras y sus paces, y a través de ellas la realeza prepara sus matrimonios, recauda impuestos, envía dineros, suministra servicios y controla a la población. Las rutas postales son también utilizadas por las elites —casas nobles, firmas comerciales— ya que son ellas, asimismo, las que se benefician de la organización y rapidez postal, pues sus tarifas prohibitivas definen un servicio vedado durante siglos a la inmensa mayoría de las gentes. Las rutas de posta, en suma, drenan el espacio en el que se desarrollan las estrategias del poder y le adaptan a las necesidades de la clase dominante. Pero, a pesar de estas funciones, y a pesar de su aparente ordenación del territorio a partir de Madrid, no desembocan en un efecto estructurante del espacio.

El cañamazo postal, como precedente de una red viaria centralizada, ya aparece en los itinerarios seguidos por los correos oficiales durante la segunda mitad del siglo XVI. En tales fuentes se percibe claramente el peso creciente de Madrid, ya que de la capital salen los ejes postales hacia Burgos, País Vasco y Francia; hacia Zaragoza, Barcelona y Francia; hacia Levante; hacia Extremadura y Portugal; hacia Galicia y hacia Andalucía. Quizá sea en este último eje donde se da la atracción más llamativa de Madrid, y queda reflejada en el desplazamiento del trazado clásico de Toledo a Córdoba por una vía que, desde Madrid, prefiere penetrar en Andalucía por Aranjuez (Real Sitio) y Valdepeñas, lo que a su vez manifiesta un ascenso del centro de gravedad de la red viaria hasta dejar a Toledo prácticamente incomunicado, lo que es más sorprendente si se piensa que todavía en el siglo XVI la Ciudad Imperial era un nudo de comunicaciones más denso que Madrid.

La confirmación más contundente de que las rutas de posta convergen en Madrid y se constituyen en el armazón de nuestra red viaria, lo constituye el

«Reglamento general expedido por Su Majestad en 23 de abril de 1720 para la dirección y gobierno de los oficios de correo mayor y postas de España, en los viajes que se hicieren». La red postal resultante presenta el reforzamiento del dispositivo centralizado de la Península, con seis ejes radiales perfectamente diseñados y casi coincidentes con las posteriores seis carreteras radiales. Y si el mapa postal de 1720 refleja la escasez de itinerarios transversales, la ausencia de trazados litorales y los vacíos enormes inscritos entre los seis tentáculos salidos de Madrid, dicho mapa postal confirma y adelanta tres aspectos dominantes en la historia madrileña: la centralidad geográfica, la capitalidad política y el radialismo de las comunicaciones.

Estas rutas postales son fácilmente reconocibles sobre el terreno por las postas o relevos que, situados aproximadamente cada tres leguas, atienden a la muda de caballos. Son, pues, rutas creadas, vigiladas y mimadas para facilitar el envío de los despachos reales, viajeros oficiales y correspondencia pública. Es, en definitiva, una red privilegiada, pero una red que de igual modo que la francesa hay que calificar de irremplazable. Vendrán cambios de régimen, aparecerán nuevos programas y partidos políticos, se suprimirán los maestros de postas..., pero la red postal subsistirá, se reforzará y se transmutará en la red pavimentada (Lepetit).

En resumen, los cambios en la organización postal y el aumento de los relevos y administraciones postales durante el siglo XVIII y primera mitad del XIX no harán sino confirmar: a) el tradicional sistema irradiante seguido por los correos de la correspondencia pública, así como el esquema postal en espina de pez con nuevos esquejes arborescentes; b) la carencia de rutas postales fáciles entre las provincias y regiones, excepto en su relación con Madrid, lo que refuerza la superioridad de la capital, así como la concentración y densidad postal en torno a la corte y los Reales Sitios; c) el arcaísmo y la ausencia, a pesar de su apariencia, de una red nacional, ya que el camino sigue siendo concebido sin autonomía propia y contando menos que las paradas postales y que la circulación postal. Pero, como veremos luego, este tipo de rutas entraña otros aspectos, otros cambios.

Las *rutas pavimentadas*. La diferenciación de los caminos —con el criterio de calidad de revestimiento del firme, es decir, las carreteras— aparece a medida que se desarrolla la política rutera a partir de 1749, o si se prefiere desde 1761. La construcción de esta red de carreteras implica un montón de novedades: introduce una nomenclatura o diferencias entre las rutas, provoca la fijación de trazados y una diversidad de actuaciones, viene acompañada de una inspección regular a cargo del ingeniero y de una cartografía o inventario permanente, asociado a una estadística rutera, exige una financiación regular y responde, en última instancia, a una demanda económica y política.

Con todo este bagaje se entraría, durante la segunda mitad del siglo XVIII, en una nueva y decisiva etapa de la construcción rutera. Pero la realidad es menos halagüeña:

- el aumento del número de ingenieros fue muy lento,
- hubo frenos para obtener una información homogénea de la red,
- las preocupaciones estadísticas se olvidaron de la red y no hubo un plan general de equipamiento sino de privilegiar ciertas rutas,
- la monumentalidad y la naturaleza administrativa primaron sobre la función económica,
- la cartografía rutera sufrió la carencia de datos topográficos y del tardío levantamiento de un mapa moderno de España (el *Atlas Geográfico de España* de Francisco Coello y la *Carta Geográfica de España* parten de 1853),
- la clasificación de las rutas fue también muy tardía, lo mismo que la adopción de una financiación presupuestaria y capitalista aplicadas a las carreteras,
- se confirmó el dispositivo radial que tenía su origen en la privilegiada red postal de fines del siglo XVI.

El resultado de todo esto será que, hasta pasado 1850, no disponemos de una cobertura cifrada y detallada de la red, una red española que después de 100 años no llega a los 8.000 km (momento en que la francesa sobrepasa los 45.000). Y de esos 8.000 km, más de la mitad corresponde a los trazados que salen de Madrid en busca de los departamentos marítimos, aduanas más concurridas y algunas capitales de provincia. Queda claro que esto no es una red sino un conjunto de líneas que salen de Madrid. Y poco más.

Por tanto, si hablamos de rutas de transporte, es decir, de circulación, lo importante será analizar la densidad y diversidad de tales rutas. Pues bien, la combinación de ambos mapas de densidad y diversidad arroja una conclusión: no hay una unidad rutera nacional y sí hay hasta 5 ó 6 niveles de equipamiento, comenzando por la alta capilaridad madrileña, y terminando por alguna provincia que todavía en 1850 desconoce lo que es una ruta pavimentada.

España, en conclusión, permanece hasta mediados del siglo XIX con una red pavimentada insuficiente, con una débil integración de los circuitos de cambio, con la existencia de aislamientos que impiden la apertura fácil de las comarcas a las carreteras más próximas, y con la típica red en espina de pez.

La llamada por algunos «revolución rutera» del siglo XVIII es ante todo una revolución central, madrileña, que será el aval cronológico de la estructura del territorio que seguirá el ferrocarril, el telégrafo y hasta la Guardia Civil..., que rápidamente se especializa en el espacio de los caminos reales y ubica sus

destacamentos sobre el esquema radial, reforzando así el concepto de Estado centralista.

El radialismo se fue convirtiendo en un hecho estructural, en una realidad poco maleable, por cuanto terminó marcando la organización del espacio e impidiendo desarrollos diferentes.

La red pavimentada, por otro lado, aparece lineal, frágil por la rareza de itinerarios de recambio e insuficientemente ramificada, apta para asegurar el aislamiento de zonas atrasadas.

Esta red confirma que el mercado nacional es algo que aún está por llegar.

Aunque inacabada, es una red constituida durante el Antiguo Régimen. Y ésta es una realidad pesada, poco maleable, resistente a los embates de la coyuntura política y capaz, por el hecho de su diferenciación, de autorizar la organización del espacio y los tipos de desarrollo diferentes. Porque, como dijimos al principio de estas páginas con Bernard Lepetit, los ejes de transporte son signos y fuentes de desigualdad.

Recapitulando lo dicho en este apartado. Tanto aisladamente como en conjunto, las rutas térreas, postales y pavimentadas delatan la ausencia de una red nacional, en el sentido de que ésta no es capaz de superar las dificultades de la distancia y de vencer otros obstáculos para así articular económicamente el territorio, desarrollar las operaciones de mercado, alentar las conexiones campo-ciudad, elevar los niveles de vida de la mayor parte de la población y alterar los entramados sociales. No es extraño que el peso enorme de estas permanencias haya dado pie a afirmar que las rutas de transporte eran tan malas que, hasta la irrupción del ferrocarril, el tráfico era escaso, lento y caro. Tales rasgos han llevado a muchos historiadores de la época contemporánea a etiquetar el transporte de la época moderna de «tradicional» y «estancado», poniendo de relieve la *continuidad* con los siglos anteriores, y condenado a esperar la *ruptura*, que sólo sobrevendría con la revolución ferroviaria del siglo XIX.

B. Desde los cambios

La visión que acabo de transmitir es simplificadora y se aleja de otras realidades, en las que las permanencias coexisten con los cambios. Significa, de entrada, desconocer el tremendo dinamismo que caracteriza a los siglos modernos (XV-XIX). Y es que, como revelan los estudios teóricos y factuales sobre las transiciones al capitalismo, hubo intentos y logros de quebrar la continuidad de las permanencias y transformar o al menos alterar las formaciones sociales. Esto lo intentan todas las zonas pues, como dice Rosario Vilari, no hay espacio social pasivo e inerte; todas reaccionan contra la marginación y empuñan fuerzas, ideas,

aspiraciones..., aunque los resultados son diferentes y los desequilibrios resultantes serán profundos. También en las rutas la prevalencia de los cambios es innegable; todas ellas van drenando el territorio y superando reveses, obstáculos, desafíos...

Ni siquiera las *rutas pavimentadas* se sustraen a lo que acabo de expresar. A pesar de sus rigideces y limitaciones y a que se revelan incapaces de beneficiar a los conjuntos regionales, desigualmente desarrollados y mal conectados entre sí, tienen en su haber un puñado de implicaciones (que habría que comentar con calma, como he hecho en alguna publicación) que ahora me limito a enumerar:

- Contribuyen al aumento del transporte regular de viajeros.
- Suponen *per se* una mudanza de las posadas y otros servicios.
- Se implican *a fortiori* en la mutación de la naturaleza de los peajes.
- Facilitan el abasto de Madrid y la expedición de servicios desde la capital, al margen del estímulo de los mercados cerealícolas castellanos, la demanda de ciertas manufacturas y la redistribución de diversos artículos.
- Colaboran y reflejan otros cambios cualitativos en el mundo del nacer, morir, vivir, conocer..., como demuestra la distancia que hay entre los Ponz, Campomanes y Pérez Bayer, a quienes Larra, Mesonero Romanos o Ramón de la Sagra consideran poco menos que antediluvianos.

En cuanto a las *rutas postales* (a pesar de que representan un tráfico cautivo, denuncian la marca profunda del radialismo y constituyen la antítesis de una red nacional) van drenando el territorio y abriéndolo por medio de una «postalización» creciente. Supone, por ejemplo, que el correo, que hacía poco tiempo era semanal, llegue diariamente a 9.265 ayuntamientos en 1864, mientras que el número de cartas pase de unos cientos de miles a 19 millones en 1864 y a 73 millones en 1867. Y lo mismo puede decirse del volumen de periódicos que sale desde Madrid a otras provincias: de unos miles de kg se pasa a 477.733 kg en 1863.

Las *rutas térreas* (pese al referido arcaísmo e indiferenciación) continuaron ampliando y diversificando las conexiones *intra* e *inter* comarcales y regionales. Nunca se insistirá bastante en la trascendencia de estas rutas por su proximidad a los tráficos. Lo diré también esquemáticamente:

Sobre ellas rueda y cabalga buena parte del hormiguelo de ferias y mercados, transportando trigo, vino, aguardiente, aceite, sal, nieve, tejidos, cuchillos, materiales de construcción... Tráficos modestos en apariencia, pero de ellos surgieron las bases del crecimiento económico moderno y no, como se ha dicho antes, de las naves que traían los tesoros de las Indias.

Evitan el estrangulamiento y recogen la enorme oferta de transporte diseminada por todo el territorio, como pudo comprobarse, por ejemplo, en 1760-1766.

Por estas fechas, Madrid requería para su consumo anual unas 750.000 fanegas de trigo y varias docenas de miles de cebada. Como la producción autóctona no alcanzaba, se importó con destino a la corte un mínimo de 1.710.064 fanegas de trigo y 48.296 de cebada, que fueron llegando a los puertos de Santander, Cartagena, Valencia y Alicante. A través de una de las mejores series que se conservan para estudiar el transporte en la España del Antiguo Régimen (AGS, Tribunal Mayor de Cuentas, legajos 1-153) se puede comprobar que a los citados puertos acudieron varios miles de carreteros, galereros y arrieros de media España, en la demostración más palmaria de que la ubicuidad de la oferta de transporte superó obstáculos y venció las distancias para no estrangular la distribución.

Van introduciendo diferenciaciones ruterías y cualificando unos ejes determinados, a base de habilitar el piso o los firmes del camino, de dotarse de puentes y alcantarillas, de acondicionar las entradas y salidas de las poblaciones, de arreglar pasos difíciles y eliminar algunos puntos negros.

Son estas rutas térreas, también, las que dan vida a los ejes radiales y a los enormes vacíos (ángulos muertos) enmarcados entre las rutas pavimentadas y postales. No dejó de ser significativo, siguiendo este mismo razonamiento, que el servicio postal realizado por medio de carros, caballerías y peatones, en 1867, recorra diariamente 105.990 km, ocho veces más que el ferrocarril.

Es esta red térrea, en definitiva, la que permite considerar la red como conjunto de líneas que generan, juntas, índices crecientes de conexión y accesibilidad. Es ella, con su largo pasado, la que no sólo permite los flujos y evita los estrangulamientos sino la que incentiva la producción y favorece la demanda social. Y en estas rutas el protagonismo lo ejercen los campesinos. Es cerca de ellos donde hay que buscar los cambios y la superación de etapas en la formación del mercado interior, que se mantiene por medio de los miles de carros y mulas que circulan por esa densa malla de trazados de toda España, cubriendo largas jornadas para asegurar el intercambio de mercancías entre zonas de producciones distintas que así se complementan e integran. Porque ese mercado a nivel nacional es fruto del aumento de la productividad agrícola para crear excedentes y para liberar mano de obra a favor de otros sectores. Y para, a su vez, permitir una mayor división del trabajo, a la par que se amplían los intercambios de productos, pero también de ideas y personas (lo cual se hace más llamativo a medida que se avanza en la transición a la sociedad capitalista, como pone de relieve Fontana e insisten Ángel García Sanz, Enrique Llopis y otros especialistas).

Este reconocimiento de la importante ligazón entre campesinos y rutas térreas me parece riguroso, además de justo. Y si lo resalto es porque ya va siendo hora de romper con esa historia complaciente, hecha desde arriba que, como en el caso de la revolución agraria inglesa, atribuye los éxitos a un gobierno animoso,

a una «gentry» diligente y a unos «yeomen» enérgicos, mientras que los campesinos quedan como algo pasivo, cuando no como algo inexistente, y eso que —ahí es nada— perdieron sus propiedades y pusieron su trabajo.

Recapitulando lo enunciado en este apartado. La transición a la sociedad capitalista o, en la temática concreta que aquí nos ocupa, nuestra época ferroviaria *no es toda igual*. Por el contrario, en ella se van poniendo los fundamentos del crecimiento económico posterior y también las bases que luego recogerá el ferrocarril. Nada más convincente al respecto que un pasaje de Pascual Madoz, donde estima que antes de entrar en funcionamiento el ferrocarril Madrid-Aranjuez, ya hacían este trayecto por carretera nada menos que 114.000 personas y 67.000 tm de mercancías al año. Sus cálculos prevén 200.000 pasajeros y 100.000 tm de mercancías cuando funcione el tren. Blanco y en botella: había tráfico. Y lo difícil —en rigurosa perspectiva histórica— era crear esos tráfico, generar esa demanda. Lo fácil era recogerla.

Por último. Estos párrafos finales se sienten en el deber de enlazar con lo enunciado al iniciar mi exposición. Creo —y es a donde quería llegar— que los cambios en el transporte durante la época moderna no fueron repentinos ni drásticos. Dichos cambios constituyen la historia de un largo catálogo de detalles, que tenían más que ver con la *organización* que con la *tecnología*. Se insertan y constituyen un aspecto de esa «otra revolución industrial», de la que habla Maxine Berg y los autores de la «Industrialización antes de la Industrialización», que experimentó un significativo desarrollo, aunque sin grandes empresas ni fuertes cambios tecnológicos.

Es a partir de estos enfoques como debe entenderse el impacto del transporte y su contribución al desarrollo económico y social. Y no seguir despreciando —como se hace a menudo— el papel de este transporte, a causa de la ausencia de cambios drásticos en sus servicios. Creo (coincidiendo con Dorian Gerhold y José Ubaldo Bernardos) que ahí está el error de planteamiento, pues precisamente es en la ubicuidad del tráfico arrieril y carreteril y en la ausencia de cambios drásticos, donde está la clave para entender el significado y alcance del transporte en los siglos modernos.

Porque la perspectiva de un historiador que analiza la función del transporte en las formaciones sociales debe partir de considerar el transporte, no como un simple servicio a suministrar sino como una distancia a superar, unos obstáculos a vencer. Por tanto, más que hacer comparaciones entre diferentes formas de transporte (comparando inevitable y desfavorablemente el carro y la mula con el tren), los servicios de transporte deben ser valorados por el grado en que se superan las dificultades e impedimentos, cuya distancia afectó a los bienes de primera necesidad, manufacturas, artículos de consumo indirecto, noticias y viajeros.

Visto así, no creo que quepan dudas de que el transporte de la época moderna hizo una temprana y gran contribución a superar los obstáculos de la distancia. E hizo mucho también —dentro de un orden— por soldar una economía compartimentada y promover un sistema de relaciones (de mercado) centrado en las ciudades y regiones, que así se fueron complementando, es decir, intercambiando lo que en unas sobraba por lo que en otras faltaba.

Pero el transporte no sólo contribuyó al desarrollo de las ciudades sino que fue promocionado también por ellas. Otra cosa es que las redes de servicios fueran más eficientes en unos espacios sociales que en otros. Es en estos aspectos donde las comparaciones arrojan luz y comprensión. Pues la historia comparada exige «comprender la lógica generalizada en acción de todo el conjunto social». Comparar, sin embargo (como hace Antonio Gómez Mendoza), la incidencia en la economía del maquinista de un tren con un arriero, es como buscar un parecido entre el guardagujas de la estación del tren con un controlador aéreo (seguro que el primero se hubiera reído de tal comparación aduciendo que las formas de transporte cambian con los tiempos).

Es, en definitiva, en su contribución a crear y mantener un mercado interior durante siglos, y a promocionar la creciente relación entre las ciudades y el medio rural —con todas las ramificaciones que se derivan de ello y que no sólo son económicas—, donde ha de buscarse y encontrarse la trascendencia del transporte en los tiempos modernos. Todo lo que sea prescindir de esto, es echarse en brazos de la tecnología y el progreso lineal, pensando que eso puede arreglar todos nuestros problemas.

Dicho de otro modo, lo que propongo es que el conocimiento adecuado de las rutas de transporte de la época moderna se asiente en una serie de estudios monográficos, en los que las múltiples fuentes existentes se enriquezcan con sucesivos aportes teóricos. Obviamente, no se abordarían estos temas como si fueran un campo inexplorado, ya que eso significaría olvidar que a partir de las huellas de Marx (y de Adam Smith) ya ha surgido una visión del transporte y el mercado rica y matizada. De esta manera se establecerían con más claridad las etapas de formación del mercado interior en España o, lo que es lo mismo, el estudio de las fases de ascenso y consolidación del capitalismo. Pues, como se dijera en aquel debate seminal sobre la transición, allá por 1946, es necesario estudiar los orígenes del capitalismo para comprender mejor su naturaleza real y poder actuar sobre él.

BIBLIOGRAFÍA

- Actas del I Simposio sobre las relaciones económicas entre Aragón y Cataluña (ss. XVIII-XIX)*. Huesca, Instituto de Estudios Altoaragoneses, 1990.
- ACHÓN, J. A., *Historia de las Vías de Comunicación en Gipuzkoa. 2/ Edad Moderna (1500-1833)*. San Sebastián, Diputación Foral de Gipuzkoa, 1998.
- ALBERT, W., *The Turnpike Road System in England, 1663-1840*. Cambridge, Cambridge University Press, 1973.
- ALDCROFT, D. y FREEMAN, M. (eds.), *Transport in the Industrial Revolution*. Manchester, Manchester University Press, 1983.
- ARAMBURU, M. A., *La arquitectura de puentes en Castilla y León 1575-1650*. Valladolid, Junta de Castilla y León, 1992.
- ARBELOT, G., «La grande mutation des routes de France au milieu du XVIII^e siècle». *Annales ESC*, mayo-junio (1973), pp. 765-791.
- y LEPETIT, B., «Routes et communications», en *Atlas de la Revolution française*, t. París, Editions de l'École des Hautes Études, 1987.
- ASTIAZARAIN, M. I., *La construcción de los Caminos Reales de Gipuzkoa en el siglo XVIII*. San Sebastián, Diputación Foral de Gipuzkoa, 1995.
- BAHAMONDE, A.; MARTÍNEZ, G. y OTERO, L. E., *Las Comunicaciones en la construcción del Estado contemporáneo de España: 1700-1936*. Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1993.
- (eds.), *Las comunicaciones entre Europa y América: 1500-1993*. Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1995.
- BERNARDOS, J. U., *Los arrieros de Sangarcía y el abastecimiento de Madrid* (en prensa).
- CABO, A., «La Armuña y su evolución económica». *Estudios Geográficos*, XVI, 58 y 59 (1955), pp. 73-136 y 367-427.
- CARMONA, J., *El atraso industrial de Galicia. Auge y liquidación de las manufacturas textiles (1750-1900)*. Barcelona, Ariel, 1990.
- CASTRO, C. DE, *El pan de Madrid. El abasto de las ciudades españolas del Antiguo Régimen*. Madrid, Alianza, 1987.
- CHARTRES, J. A., «Road carrying in England in the seventeenth century: myth and reality». *Economic Historical Review*, 30 (1977), pp. 73-94.
- COMÍN, F.; MARTÍN ACEÑA, P.; MUÑOZ, M. y VIDAL, J., *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, 2 vols. Madrid, Anaya, 1998.
- ESCRIBA, J. L. y LLOPIS, E., «La integración del mercado triguero en la Castilla la Vieja-León del Antiguo Régimen: Avance y estancamiento». *Hacienda Pública Española*, 108/109 (1987), pp. 117-131.
- FRANCH BENAVENT, R., *Crecimiento comercial y enriquecimiento burgués en la Valencia del siglo XVIII*. Valencia, Institució Alfons el Magnànim, 1986.
- FRAX, E. y MATILLA, M. J., «Transporte, comercio y comunicaciones», en ARTOLA, M. (dir.), *Enciclopedia de Historia de España*. Madrid, Alianza, 1988, t. pp. 191-263.

- GARCÍA TAPIA, N., *Técnica y poder en Castilla durante los siglos XVI y XVII*. Valladolid, Junta de Castilla y León, 1989.
- GERHOLD, D., «The growth of the London carrying trade, 1681-1838». *Economic Historical Review*, 41 (1988), pp. 394-400.
- *Road Transport before the Railways. Russell's London flying waggons*. Cambridge, Cambridge University Press, 1993.
- GIL ABAD, P., *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria*. Burgos, Diputación Provincial de Burgos, 1983.
- GIL CRESPO, A., «La mesta de carreteros del reino». *Anales de la Asociación Española para el progreso de las Ciencias*, XXII (1957), pp. 210-230.
- GÓMEZ MENDOZA, A., *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913). Un enfoque de nueva historia económica*. Madrid, Alianza, 1982.
- GONZÁLEZ, R. M., «Un aspecto de la política caminera del siglo XVIII: Régimen laboral y económico en la construcción de la carretera del puerto de Guadarrama». *Cuadernos de Investigación Histórica*, 2 (1978), pp. 259-268.
- GONZÁLEZ ENCISO, A., «Especialización y competencia regionales: la expansión del negocio catalán en Castilla a fines del siglo XVIII». *Pedralbes*, 5 (1985), pp. 31-57.
- VÁZQUEZ DE PARGA, V. y otros, *Historia de las vías de comunicación terrestres en Navarra*. Pamplona, Autopistas de Navarra, 1993.
- HILGUERA, J., «El canal de Castilla como factor de desarrollo económico regional en el siglo XVIII», en *El pasado histórico de Castilla y León. I Congreso de Historia de Castilla y León*. Salamanca, 1984, 2, pp. 493-515.
- GARCÍA TAPIA, N. y MOLINERO, F., *El canal de Castilla*. Valladolid, Junta de Castilla y León, 1988.
- HEY, D., *Packmen, carries and packhorse road*. Leicester, Leicester University Press, 1980.
- JURADO, J., *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*. Córdoba, Ayuntamiento y Universidad, 1988.
- KLEINPENNING, M. G., *La región pinariega*. Groningen, 1962.
- LARREA, M. A., *Caminos de Vizcaya en la segunda mitad del siglo XVIII*. Bilbao, Enciclopedia Vasca, 1974.
- LEPÉTT, B., *Chemins de terre & voies d'eau. Réseaux de transports et organisation de l'espace en France 1740-1840*. París, Éditions de l'École des Hautes Études, 1984.
- LÓPEZ GARCÍA, J. M. (dir.), *El impacto de la Corte en Castilla. Madrid y su territorio en la época moderna*. Madrid, siglo XXI, 1998.
- MADRAZO, S., *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850*, 2 vols. Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos-Turner, 1984.
- *La Edad de Oro de las diligencias. Madrid y el tráfico de viajeros en España antes del ferrocarril*. Madrid, Nerea, 1991.
- MAGALLÓN, M. A. (COORD.), *Caminos y comunicaciones en Aragón*. Zaragoza, Institución «Fernando el Católico», 1999.

- MARCOS MARTÍN, A., «Comunicaciones, mercados y actividad comercial en el interior peninsular durante la época moderna», en LOBO, M. y SUÁREZ, V. (eds.), *El comercio en el Antiguo Régimen*. Las Palmas, Universidad de Las Palmas, 1994, pp. 187-204.
- *España en los siglos XVI, XVII y XVIII. Economía y sociedad*. Barcelona, Crítica, 2000.
- MARTÍN GALINDO, J. L., *Arrieros maragatos en el siglo XVIII*. Valladolid, Universidad de Valladolid, 1956.
- MELÓN, M. A., *Los orígenes del capital comercial y financiero en Extremadura. Compañías de comercios, comerciantes y banqueros de Cáceres (1773-1836)*. Badajoz, Diputación Provincial de Badajoz, 1992.
- MIGUEL, I., *El mundo del comercio en Castilla y León al final del Antiguo Régimen*. Valladolid, 2000.
- MOLINAT, J.-P., «Chemins et ponts du nord de la Castille au temps des Rois Catholiques». *Mélanges de la Casa de Velázquez*, VII (1971), pp. 115-162.
- MOZZARELLI, C., «Strade e riforme nella Lombardia del settecento». *Quaderni Storici*, 61 (1986), pp. 117-145 (monográfico dedicado a «Vie de comunicazione e potere»).
- MUSET, A., *Catalunya i el mercat espanyol al segle XVIII: Els traginers i els negociants de Calaf i Copons*. Barcelona, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1997.
- NARDIZ, C., *El territorio y los caminos de Galicia. Planos históricos de la red viaria*. La Coruña, Colegio de Ingenieros de Caminos-Xunta de Galicia, 1992.
- NIETO, J. A., *La protoindustrialización en Castilla, 1350-1850*. Madrid, 1999 (Tesis Doctoral. Universidad Autónoma de Madrid).
- PAWSON, E., *Transport and Economy: the Turnpike Roads of Eighteenth Century Britain*. Londres, Academic Press, 1977.
- PÉREZ PICAZO, M. T. y LEMEUNIER, G., *El proceso de modernización de la región murciana (siglos XVI-XIX)*. Murcia, Editora Regional Murciana, 1984.
- PÉREZ SARRIÓN, G., «Compañías mercantiles rurales y urbanas de Cataluña en el interior peninsular durante el siglo XVIII», en LOBO, M. y SUÁREZ, V. (eds.), *El comercio en el Antiguo Régimen*. Las Palmas, Universidad de Las Palmas, pp. 233-244.
- PONSOT, P., «En Andalousie occidentale: Systèmes de transports et développement économique (XVI^e-XIX^e siècles)». *Annales ESC*, 6 (1976), pp. 1.195-1.209.
- REDONDO, I., «Las obras públicas en España durante el último tercio del siglo XVIII: el camino real Madrid-Caya». *Revista de la Universidad Complutense*, XXII (1973), pp. 149-172.
- RIBOT, L., «La construcción del camino de Valencia en el siglo XVIII». *Investigaciones Históricas* (1979), pp. 175-230.
- RINGROSE, D. R., *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*. Madrid, Tecnos, 1972.
- *Madrid y la economía española, 1560-1850*. Madrid, Alianza, 1985.
- ROBLEDO, R., «Ruta histórica del Duero: notas sobre la navegación del río Duero, 1820-1880». Salamanca, 2000 (separata).
- RUBIO, L. M., *La burguesía maragata. Dimensión social, comercio y capital en la Corona de Castilla durante la Edad Moderna*. León, Universidad de León, 1995.

- SAVARE, D., «Un servizio privato di trasporto su diligenza in Lombardia: l'impresa Franchetti, 1813-1870». *Storia Urbana*, 52 (1990), pp. 49-73.
- TORRAS, J., «Mercados españoles y auge textil en Cataluña en el siglo XVIII. Un ejemplo». *Homenaje al profesor Carlos Seco*. Madrid, 1989, pp. 213-218.
- «La construcció del mercat», en *Els espais del mercat. II Colloqui Internacional d'Historia Local*. Valencia, 1991, pp. 11-24.
- «Redes comerciales y auge textil en la España del siglo XVIII», en BERG, M. (ed.), *Mercados y manufacturas en España*. Barcelona, Crítica, 1995, pp. 111-132.
- TUDELA, J., «La Cabaña Real de Carreteros». *Homenaje a don Ramón Carande*. Madrid, 1963, I, pp. 349-394.
- TURNBULL, G., «Provincial road carrying in England in the eighteenth century». *Journal of Transport History*, 4 (1977), pp. 17-39.
- «Scotch linen, storms, wars and privateers». *Ibidem*, 3 (1982), pp. 47-69.
- WILLAN, T. S., *The inland trade. Studies in English internal trade in the sixteenth and seventeenth centuries*. Manchester, Manchester University Press, 1976.
- ZYLBERBERG, M., «Un centre financier "périphérique": Madrid dans la seconde moitié du XVIII^e siècle». *Revue Historique*, 546 (1983), pp. 265-309.