

La carretería, una actividad rural en la Castilla Moderna. El caso de Almodóvar del Pinar en los siglos XVII y XVIII¹

Patrice Poujade²

Recibido: 12 de marzo de 2022 / Aceptado: 15 de marzo de 2023

Resumen. Almodóvar del Pinar, a mediados del siglo XVIII, fue uno de los principales pueblos carreteros castellanos, actividad que aparece en esos momentos como casi exclusiva de sus habitantes. Estudiando específicamente los protocolos notariales de manera serial, se observa la constitución progresiva de la carretería a partir de finales del siglo XVI y su desarrollo rápido durante los primeros años de la centuria siguiente. A pesar de las dificultades económicas y demográficas del siglo XVII y de unos altibajos más o menos duraderos, el acarreo se mantuvo a un nivel alto aprovechando la coyuntura, en especial las guerras que ofrecieron a los carreteros oportunidades importantes. Esto es una de las razones que podrían explicar por qué un lugar como Almodóvar del Pinar se convirtió en pueblo carretero. La demanda monárquica durante los conflictos militares consolidó la carretería que se mantuvo gracias al servicio real.

Palabras clave: carretería; transportes; Castilla; época moderna.

[en] The transport by carts, a rural activity in the Modern Castile. The case of Almodóvar del Pinar in the 17th and 18th centuries

Abstract. Almodóvar del Pinar was, in the middle of the 18th century, one of the main cart towns in Castile, an activity which at that time appeared to be almost exclusive of its inhabitants. Studying specifically the notarial deeds in a serial manner, we can observe the gradual constitution of the cartage activity from the end of the 16th century and its rapid development during the first years of the following century. Despite the economic and demographic difficulties of the 17th century and some more or less lasting ups and downs, the road haulage industry remained at a high level, taking advantage of the situation, especially the wars which offered important opportunities to the road hauliers. This is one of the reasons that could explain why a town like Almodóvar del Pinar became a “road town”. The monarchical demand during the military conflicts explains more the consolidation of the carters.

Keywords: cart transport; transport; Castile; Early Modern Age.

Sumario: 1. La carretería, actividad dominante de una población castellana. 1.1. La situación a mediados del siglo XVIII. 1.2. ¿Quién era carretero? 2. Los carreteros y la coyuntura. 2.1. Un número de carreteros fluctuante. 2.2. Una actividad sensible a la coyuntura. 3. El cambio en la estructura del transporte. Bibliografía.

¹ El autor no tiene ninguna relación, sea personal sea financiera, con cualquier entidad pública o privada que pudiera influenciar de forma intencionada los resultados de su investigación.

² Universidad de Perpiñán-UMR 5136 FRAMESPA, Universidad de Toulouse, CNRS.
ORCID: [0000-0002-3909-9656](https://orcid.org/0000-0002-3909-9656)
E-mail: patrice.poujade@univ-perp.fr

Cómo citar: Poujade, Patrice (2023). La carretería, una actividad rural en la Castilla Moderna. El caso de Almodóvar del Pinar en los siglos XVII y XVIII, en *Cuadernos de Historia Moderna* 48.1, 225-252

La cuestión del transporte era clave en la península ibérica de la época moderna. Es conocida la tesis de David R. Ringrose que pensaba que los transportes en España no favorecieron –sino todo lo contrario– que se desarrollara la economía del interior peninsular durante el siglo XVIII, poniendo énfasis en el famoso “estancamiento” que, según él, el sistema de transporte suscitó por no estar adaptado para hacer frente a las necesidades del momento³. Un poco en el mismo sentido, Esperanza Frax Rosales y María Jesús Matilla Quiza escriben, en el capítulo que dedican al comercio y al transporte en la *Enciclopedia de historia de España*, que “El buey más lento y pesado [que la mula], tirando de sus carretas es, a lo largo de la Edad Moderna, relegado a las faenas agrícolas a pesar de su superior calidad de carga. Es sustituido por la mula, apta para cualquier clase de carga o acarreo”⁴. Sería, por lo tanto, la victoria de la mula sobre el buey en los transportes tal como ya lo denunciaba, alrededor de 1578, Juan Valverde Arrieta acerca de la agricultura⁵.

En efecto, la figura del arriero, con sus mulas, ilustra muy bien el tema de los transportes en la Castilla moderna y lo vemos perfectamente reflejado, por ejemplo, con los maragatos estudiados ampliamente por Laureano M. Rubio Pérez, los transportistas segovianos por Bernardos Sanz o los arrieros yanguéses del Quijote cuya actividad era esencial en el eje comercial Burgos-Bilbao/Laredo en el siglo XVI por lo menos, como indicó Priotti⁶. Pero no sería justo que redujéramos el transporte por tierra en la península solo a los arrieros y sus mulos por importantes que fuesen. En efecto, y a pesar de lo que se ha escrito sobre el retroceso de la utilización de los bueyes, hay que tener en cuenta la existencia de zonas especializadas en el transporte con carretas de bueyes en el interior peninsular. La importancia de tal actividad para el reino de Castilla explica que los Reyes Católicos hayan impulsado la creación, en 1497, de una organización de representación profesional, la Cabaña real de carreteros, con extensos privilegios⁷. Parece ser que ya en el siglo XV la carretería se había

³ David R. Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)* (Madrid: Technos, 1972); Gonzalo Menéndez Pidal, *Los caminos en la historia de España* (Madrid: Ediciones de Cultura hispánica, 1951); Santos Madrazo Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750 1850. Vol. 1: La Red Viaria. Vol. 2: El tráfico y los servicios* (Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y Ediciones Turner, 1984); Máximo Diago Hernando y Miguel Ángel Ladero Quesada, «Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII», *En la España Medieval* 33 (2010): 347-382.

⁴ Esperanza Frax Rosales y María Jesús Matilla Quiza, «Transporte, comercio y comunicaciones», en *Enciclopedia de historia de España*, tomo 1, ed. por Miguel Artola (Madrid: Alianza Editorial, 1988), 198.

⁵ La obra de Juan Valverde Arrieta, publicada por primera vez en 1578 con título *Diálogos de la fertilidad y abundancia de España, y la razón porque se ha ydo encareciendo, con el remedio para que vuelva todo a los precios pasados*, Madrid, Alonso Gómez impresor, 1578, fue conocida después con el título de *Despertador que trata de la gran fertilidad [...]* o sea, el de su edición de 1581.

⁶ Laureano M. Rubio Pérez, *La burguesía maragata: dimensión social, comercio y capital en la Corona de Castilla durante la Edad Moderna* (León: Universidad de León, 1995); José Ubaldo Bernardos Sanz, *Trigo castellano y abasto madrileño. Los arrieros y comerciantes segovianos en la Edad Moderna* (Valladolid: Junta de Castilla y León, 2003); Jean-Philippe Priotti, «En Espagne, de nouveaux protagonistes de l'économie (XVIe-XVIIe siècles). Les muletiers yangois du Quichotte», en *Identités méridionales. Entre conscience de soi et visions de l'autre*, ed. por Pierre Guillaume (Paris: CTHS, 1997), 109-152.

⁷ Tenían, los carreteros, el derecho de dejar que pastasen sus bueyes en los términos de los concejos donde pasaban, el de poder cortar madera, en los mismos pueblos, para reparar sus carretas o recoger leña para preparar su

desarrollado en la región de Burgos-Soria con una posible organización “asociativa” o corporativa⁸. Fue, según autores como David R. Ringrose o Pedro Gil Abad, una de las tres principales zonas carreteras de la Castilla moderna junto con la de la Sierra de Gredos⁹ y la de Cuenca¹⁰. Esta última, en realidad, se centraba en la villa de Almodóvar del Pinar, a poco menos de 50 kilómetros al sur la Cuenca. Allí, los datos del catastro de mediados de siglo XVIII enseñan que se trataría de una actividad si no única por lo menos principal como lo explicaremos más adelante.

El caso de este lugar interesa en sí mismo, ya que se trata, como acabamos de precisarlo, de una de las principales zonas carreteras de Castilla situada en una región poco estudiada desde este punto de enfoque¹¹, que también permite plantear cuestiones de índole general que conciernen a aspectos de la historia económica y social. Quizás, modestamente, hablar de la carretería en un pueblo preciso permitiría responder, en parte, a lo que ya escribía, hace más de veinte años, Santos Madrazo: “De transporte en la España moderna lo ignoramos casi todo”¹². Más allá de su propio caso, formando parte de un fenómeno más amplio, el estudio de Almodóvar del Pinar plantea unos problemas historiográficos de importancia, ligados entre sí. Así, por ejemplo, podemos reflexionar sobre los orígenes y las características de una actividad tan destacada como el transporte en una población de una comarca poco poblada. ¿Se trata de una actividad profesional u ocasional y estacional según los modelos que puso de relieve D. Ringrose?¹³ Así mismo, ¿cómo se explica su desarrollo? ¿Qué efectos tuvieron las coyunturas, económica, política o bélica, tan convulsas del siglo XVII, en el mantenimiento o el retroceso de la actividad? Son algunas de las preguntas a las cuales, al estudiar un caso concreto, intentaremos aportar elementos de respuesta, por lo menos de manera indirecta.

La fuente principal de nuestro estudio, a falta de otra tan serial y abundante, son los protocolos notariales de Almodóvar del Pinar que fueron redactados por los dos escribanos que solían ejercer al mismo tiempo¹⁴. Precisaremos, cuando sea necesario, los tipos de documentos explotados, pero ya se puede decir que aprovechamos

comida, lo que creaba muchas veces conflictos entre ellos y los habitantes, véase José Tudela, «La Cabaña Real de Carreteros», en *Homenaje a don Ramón Carande*, 1 (Madrid: Sociedad de estudios y publicaciones, 1963), 349-394; también Ringrose *Los transportes y el estancamiento*, 123-124 y Pedro Gil Abad, *Junta y hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria* (Burgos: Diputación provincial de Burgos, 1983), 41-42.

⁸ Gil Abad, *Junta y hermandad*, 85-87.

⁹ No parece que esta zona carretera haya recibido la misma atención de los investigadores como la de Burgos-Soria. A penas, la evocan Adela Gil Crespo, «La Mesta de Carreteros del Reino», *Anales de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias* 22 (1957): 210-230 y Javier Palomar del Río y Marisa Merino de la Puente, *Arrieros y carreteros por los viejos caminos de Castilla y León* (Laguna de Duero: La Horaca, 2010), 165-170.

¹⁰ Ringrose, *Los transportes y el estancamiento*, 124-126; Gil Abad, *Junta y hermandad*, 29-30; José Ignacio Uriol Salcedo, *Historia de los caminos de España. Vol. I: Hasta el siglo XIX* (Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1990), 99.

¹¹ Existen dos libros sobre la historia del municipio: Manuel Navarro Serrano, *Historia de Almodóvar del Pinar* (Almodóvar del Pinar: edición del autor, 2001) y José Luis López Gascón, *Almodóvar del Pinar. El pueblo de las carretas* (Cuenca: Ayuntamiento de Almodóvar del Pinar-Diputación provincial de Cuenca, 2002). El segundo hace algunas referencias a la carretería, sobre todo la del siglo XVIII.

¹² Santos Madrazo Madrazo, «La trascendencia de las rutas de transporte en la España moderna», en *La formación del espacio histórico: transportes y comunicaciones*, dir. por Salvador Sánchez-Terán et al. (Salamanca: Ediciones de la Universidad, 2001), 170.

¹³ Ringrose, *Los transportes y el estancamiento*, 67-73.

¹⁴ El fondo municipal, en especial los pleitos judiciales locales, ofrece, al respecto, muy pocos recursos como tampoco el fondo del corregimiento de Cuenca.

todos los que se refieren a la actividad carretera y a los carreteros, sea profesional o familiarmente. Las primeras escrituras notariales del pueblo, conservadas en el Archivo Histórico Provincial de Cuenca, datan del final del decenio de 1580 pero se encuentran incompletas o, por lo menos, presentan lagunas en unos años, de manera que no fue posible aplicar un método correcto de sondeos antes del principio del siglo XVII. A partir de aquel momento, y hasta los primeros años del siglo XIX, hemos sondeado con el fin de establecer una base documental de trabajo bastante coherente¹⁵. Si, a la hora de establecer los límites cronológicos de nuestro trabajo, la documentación ha sido determinante ya que, como lo hemos mencionado, solo se podía empezar a partir de finales del siglo XVI, sin embargo, como el desarrollo de la carretería se puede datar en el principio del siglo XVII, son esos años que definieron los verdaderos inicios del período estudiado. Por otro lado, los datos apuntan a un descenso de la actividad a finales del XVIII, lo que justifica, además de focalizarnos en el período moderno que investigamos, la cronología abarcada.

Nuestro objetivo no es responder al importante problema histórico e historiográfico del estancamiento con el cual hemos empezado, ni tampoco realizar un estudio de historia puramente económica sino proponer un caso concreto que permita, a pesar de su “enraizamiento”, quizás de su localismo, entender lo que podía significar, para un pueblo como este, el acarreo. Sin embargo, a través de él, la cuestión de los transportes en la España moderna se desvelará ya que los carreteros estudiados fueron actores activos de los mismos transportes. Será preciso que comprendamos, primero, lo que representaba numéricamente la carretería en la población en diferentes momentos de su historia, lo que nos obliga a evaluar el número de carreteros, pero también su importancia relativa, para finalmente intentar, a partir de estas primicias, conocer la actividad en sí, preguntándonos cómo evolucionó y a qué demandas respondía.

1. La carretería, actividad dominante de una población castellana

Conocer el peso de los carreteros en la población, y también el de sus familias, sirvientes y mozos, es una cuestión esencial para entender lo que fue la carretería y, a la vez, constatar la importancia que tuvo. Evidentemente, dos dificultades se mezclan en este asunto: no solo tenemos que conocer el número de carreteros sino también el de los habitantes o, por lo menos, de vecinos (hogares)... La discontinuidad de los datos existentes deja un vacío entre el censo de Castilla de 1591 y el de Campoflorido de 1712, poniendo el convulso siglo XVII en la oscuridad a pesar de algunas investigaciones importantes¹⁶. Por eso, proponemos empezar por la muestra más completa, la del Catastro de Ensenada de mediados del siglo XVIII que ofrece

¹⁵ Han sido dos las maneras de sondear los protocolos: primero, de cinco en cinco años (años en 0 y en 5); segundo ampliar el sondeo al año que precede y al que sigue el año 0 (o sea los años 9 y 1) para no tener solo años aislados. Así, son cuatro años por decenio los que obtenemos.

¹⁶ Según Camacho Cabello, entre finales del siglo XVI y mediados del XVII, la población de la actual Castilla-La Mancha habría experimentado una disminución de unos 35 % antes de un crecimiento de 19 % hasta 1700. Pero, como lo dice él mismo, las situaciones variaban mucho entre territorios y no dice nada de la zona de Almodóvar del Pinar, así que no podemos avanzar información demográfica para el siglo XVII. José Camacho Cabello, *La población de Castilla-La Mancha (siglos XVI, XVII, XVIII). Crisis y renovación* (Toledo: Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, 1997), 121-136.

abundantes informaciones y nos permite establecer un estado de la situación en aquel momento sin que pretendamos que la fotografía sea reproducible para el siglo y medio que precede ni para los cincuenta años que siguen. A partir de esto, podremos interrogarnos sobre el número de carreteros, pero también sobre lo que fueron, cosa que determina su peso real en la sociedad.

1.1. La situación a mediados del siglo XVIII

Hacia 1750, Almodóvar del Pinar tendría unos 1 460 habitantes distribuidos en unos 410 hogares laicos más algunos del clero. Lo que más nos interesa es la repartición profesional que el censo de 1752 revela y que presentamos en la tabla siguiente.

Tabla n.º 1. Distribución (en %) de la población activa local en Almodóvar del Pinar en 1752

Carreteros	12 %	45 %
viudas carreteras	1,50 %	
mozos de carretas	31,50 %	
Labradores	10,10 %	18,50 %
Pastores	2,60 %	
Jornaleros	5,80 %	
Artesanos	12 %	
mozos (excluyendo mozos de carretas)	8,80 %	
otras viudas activas	11 %	
profesiones liberales	2,10 %	
Clero	1,50 %	
Diverso	1,10 %	
Total	100 %	

Fuente: *Censo de Población de la Corona de Castilla. Marqués De la Ensenada, 1752.*

Basándonos en las cifras del censo de la Ensenada, resaltamos que las personas que trabajaban en la carretería podrían representar un 30 % de la población total a mediados del siglo XVIII y que esta actividad ocuparía directamente al 45 % de la población activa, aunque tenemos que formular esta propuesta con mucha cautela. Se trataría de la principal fuente de trabajo de la villa muy por delante de los sectores de la agricultura y ganadería, y de la artesanía. El peso de la carretería es tal que el 71 % de los sirvientes y mozos empleados en Almodóvar trabajan en su sector. Los otros se distribuyen entre la ganadería (11,5 %) y el servicio doméstico (alrededor de un 14 %) mientras que la agricultura propiamente dicha solo ocupa menos del 3 % de ellos.

El 45 % puede parecer elevado, pero nos hallamos lejos del 80 % de la población activa concernida por la carretería que ostentarían los dieciséis pueblos carreteros de la región de Burgos-Soria en la misma época según Pedro Gil Abad¹⁷. Dice este autor

¹⁷ Gil Abad, *Junta y hermandad*, 253.

que los propietarios de bueyes y carretas representaban el 61,32 % del número total de los hogares de la zona, pero ¿cuenta solo a los profesionales del carreteo o a todos los propietarios? Porque entre estas cifras y las de Almodóvar del Pinar hay una diferencia importante: mientras que los propietarios de los dieciséis pueblos carreteros del norte de Castilla, estudiados por Gil Abad, poseían una media de solo 4,96 carretas, los de Almodóvar tenían 9,34, es decir una capacidad de transporte casi del doble, a condición de que fuesen los mismos tipos de carretas¹⁸. El hecho es que, con 1 670 vecinos para 5 079 carretas, la zona carretera de Burgos-Soria tenía un peso superior a los 430 vecinos de Almodóvar y sus “solo” 941 carretas. La situación de Almodóvar del Pinar se parecería más bien a lo que se sabe de los pueblos carreteros de la Sierra de Gredos donde se contarían aproximadamente a un 36 % de carreteros entre los vecinos¹⁹. Nada que ver, sin embargo, con situaciones como la del reino de Granada donde los “transportistas con bestias” solo llegaban a un poco más del 2 % de la población²⁰.

Si, en proporción, no se alcanzan tasas tan elevadas de carreteros como la que se observa en la región de Burgos-Soria, una de las explicaciones de tal diferencia podría ser que Almodóvar era una villa, aunque modesta con sus 1 500 habitantes a mediados siglo XVIII, mientras que en la misma época cada uno de los dos municipios carreteros más poblados de la zona de Burgos-Soria tenía menos de la mitad de habitantes²¹. Podemos pensar que Almodóvar, debido a su importancia relativa, ofrecía un aspecto “urbano” más marcado, con más presencia de artesanos, profesiones liberales, clero, etc., que los otros lugares donde el peso de los carreteros no estaba compensado por estas actividades más “urbanas”. Así, en 1752, la proporción media de menestrales respecto al número de vecinos era 4,25 veces más elevada en Almodóvar del Pinar que en los diez pueblos carreteros de la región de Burgos-Soria para los cuales hemos podido calcularla.

No basta con decir que los carreteros ocupaban un lugar destacado en la población activa de la villa –incluso en la población en general–, sino que sería preciso conocer la estructura del empleo en las localidades vecinas, lo que permitiría saber si Almodóvar del Pinar, puesto en su contexto comarcal, tenía o no una especificidad. Por eso, hemos prestado atención a los pueblos ubicados hasta 30 km de Almodóvar, o sea 24 localidades que se extienden en unos 1 800 km², y hemos comparado la parte de los labradores y pastores, jornaleros y sirvientes, y artesanos en relación con el número total de los oficios manuales en 1752, clasificándolos por categorías según su importancia demográfica.

¹⁸ En Almodóvar, en 1752, el número total de hogares con carretas no alcanza los 39 %; el número medio de carretas por poseedor es de 5,63, todo tipo de poseedores incluido (carreteros, mozos, viudas, artesanos, escribanos, presbíteros...).

¹⁹ Con la diferencia, sin embargo, que en Almodóvar cada carretero poseía una media de 9,34 carretas mientras que en la Sierra de Gredos la media se establecía a 2,47 carretas, según los datos citados por los autores indicados (4,96 en la zona de Burgos-Soria). Javier Palomar del Río y Marisa Merino de la Puente, *Arrieros y carreteros por los viejos caminos de Castilla y León* (Laguna de Duero: La Horaca, 2010), 166.

²⁰ Raúl Ruiz Álvarez, «El transporte en el reino de Granada (siglo XVIII)», *Cuadernos de Historia Moderna* 46, n.º 1 (2021): 249-250.

²¹ Son Covalada con 204 vecinos y Palacios con 200 vecinos. Gil Abad, *Junta y hermandad*, 80.

Tabla n.º 2. Parte de cada categoría de oficios manuales en 1752 en Almodóvar del Pinar y 24 localidades vecinas (en %)

	Labradores y pastores	Jornaleros y sirvientes	Artesanía	Carreteros	Total
Almodóvar del Pinar (413 vecinos)	20,60 %	5,90 %	19 %	54,50 %	100 %
	26,50 %				
Lugares de menos de 60 vecinos (4 lugares)	80 %	19 %	1 %	0 %	100 %
	99 %				
Lugares de 60 a 100 vecinos (4 lugares)	75,80 %	16,70 %	7,50 %	0 %	100 %
	92,50 %				
Lugares de 101 a 500 vecinos (13 lugares)	62,40 %	22 %	15,60 %	0 %	100 %
	84,40 %				
Lugares de más de 500 vecinos (3 lugares)	47,10 %	29,40 %	23,50 %	0 %	100 %
	76,50 %				
Media (sin Almodóvar)	58,15 %	24,25 %	17,60 %	0 %	100 %
	82,40 %				

Fuente: *Censo de Población de la Corona de Castilla. Marqués De la Ensenada, 1752*

El resultado no deja ninguna duda. Con sus más de 400 hogares, Almodóvar se sitúa en el nivel demográficamente más alto ya que solo tres villas vecinas lo superan con sus 539 a 577 vecinos. En esta categoría más “urbana” se encuentra la parte de labradores y pastores más baja (47,10 %) pero a la vez la parte de jornaleros y domésticos más elevada (29,40 %), como también en ella es donde la artesanía está más presente (23,50 %). Ahora bien, Almodóvar, aunque forma parte de esta categoría, no tiene en absoluto la misma fisonomía. En efecto, aquí los labradores y pastores reunidos representan a solo un trabajador manual de cada cinco, indicando así la debilidad de la ocupación agrícola que la artesanía “clásica” no compensa. Los verdaderos oficios artesanales representan un 19 %, es decir una proporción bastante conforme con la que se observa en las villas comparables²². Lo que conforma la particularidad de Almodóvar del Pinar es la proporción de cerca de un 55 % de oficios dedicados al transporte con carretas entre los “manuales”. Los profesionales del transporte superan con creces a los agricultores, pastores y jornaleros que, con un 26,50 % del total, presentan una tasa muy baja comparada con la media de un 82 % en las otras 24 localidades de la zona. Más aún, las tres localidades, que más habitantes tienen, superan el 76 % de trabajadores de tierra, pastores y jornaleros. Así pues, aparece muy claramente que Almodóvar se singulariza totalmente en su entorno y que, además, lo que la carretería compensa (¿o sustituye?) es la agricultura y no la artesanía, presente de manera normal en el pueblo²³.

²² Por ejemplo, Valera de Abajo (297 vecinos) o Cardenete (303 vecinos) tenían alrededor de un 20 % de artesanos; Buenache de Alarcón (539 vecinos) tenía una tasa del 17,5 %.

²³ Estructura de la artesanía en Almodóvar del Pinar en 1752: textil y indumentaria: 45,50 %; madera y construcción: 23,50 %; trabajo del cuero: 16 %; trabajo del metal: 15 %.

Acabamos de poner de manifiesto el peso de los carreteros en Almodóvar del Pinar a partir de las cifras de 1752; pero habría que interrogar más estos datos y la figura del carretero, preguntándonos, en especial, ¿quién era carretero?, ya que, según las respuestas a esta pregunta, la visión de la realidad podría variar.

1.2. ¿Quién era carretero?

A partir de la base de datos que hemos constituido, basándonos en los protocolos notariales de Almodóvar de los siglos XVII y XVIII, hemos numerado a todos los carreteros activos, de cinco en cinco años. Esta documentación, ciertamente, no es la más adecuada para estimar numéricamente los efectivos profesionales, pero es la única que tenemos a nuestra disposición a lo largo de los dos siglos que estudiamos. Hay que decir que este método presenta un aparente inconveniente si comparamos sus resultados de los años 1750 y 1755 (unos 50 carreteros) con el número de carreteros indicado en el censo de 1752 que son 64, sin incluir a las viudas poseedoras de carretas. Ahora bien, una cosa tiene que ser subrayada en las cifras de 1752 (ver tabla nº 3, más adelante): el 34 % de dichos carreteros tenían menos de cinco carretas lo que bastaría para dudar de su carácter de carreteros completamente profesionales, sobre todo cuando vemos que ninguno de aquellos “pequeños” carreteros aparece en las listas que hemos establecido a partir de los protocolos. Además, más de una tercera parte de estos 34 % de carreteros poseedores de una a cuatro carretas tenía 60 años o más, pocos hijos vivían en su casa y tenían escasos mozos, lo que les acercaría más a personas que acarrearaban de forma ocasional. Eso significa que el número de transportistas que contamos a través de los protocolos notariales es, probablemente, mínimo y concierne a los que, realmente, se dedicaban al transporte de manera continua o, por lo menos, casi continua, a los que las fuentes desvelan por su presencia activa. Dicho de otra manera, partiendo de las cifras de 1752, el ejemplo de Almodóvar del Pinar sugeriría, como hipótesis de trabajo, que un tercio de los efectivos de la carretería fluctuaría y podría corresponder a probables campesinos o a “viejos” carreteros que se dedicaban irregularmente a esa actividad quizás en los momentos de incremento de la demanda o para realizar transportes de alcance comarcal. Si fuese así, podríamos hablar de unos efectivos flotantes con un grueso bastante estable a los cuales se añadían unos carreteros ocasionales.

Tabla n.º 3. Categorías de carreteros en Almodóvar del Pinar en 1752

	con 0-1 hijo	con 4-5 hijos	% de los 60 años y más	% del número de carreteros	% de las carretas poseídas	% de los mozos empleados	núm. medio de carretas por carretero
Carreteros de 1 a 4 carretas	77,27 %	4,55 %	36,36 %	34,38 %	8,36 %	1,82 %	2,27
Carreteros de 5 a 14 carretas	56 %	8 %	20 %	39,07 %	37,46 %	31,52 %	8,96
Carreteros de 15 a 26 carretas	47,06 %	23,52 %	17,65 %	26,57 %	54,18 %	66,67 %	19,06
Total de los carreteros	60,94 %	10,94 %	25 %	100 %	100 %	100 %	9,34

Fuente: *Censo de Población de la Corona de Castilla. Marqués De la Ensenada, 1752*

Lo que acabamos de decir abre otra cuestión muy importante y recurrente de la historia social que los carreteros que estudiamos ponen de manifiesto con claridad: la de la delimitación de los grupos sociales y/o profesionales. Entramos en el campo de la identidad profesional que puede ser la que percibían los contemporáneos o la que recrea el investigador en su esfuerzo por delimitar el grupo al que quiere estudiar o, así mismo, en la necesidad que tiene de crear este grupo para estudiarlo²⁴. Así, ¿a quién hemos de considerar como carreteros hacia 1750? ¿A los 50 que tenemos documentados en los protocolos notariales locales o a los 64 declarados carreteros según el censo de 1752? Pero hay más porque si hablamos de 64 carreteros en 1752 es que no tenemos en cuenta a unas diez viudas, entre ellas algunas a la cabeza de verdaderas empresas de transporte, a algunos escribanos²⁵, presbíteros, incluso artesanos, que poseían bastantes carretas y pares de bueyes como para rivalizar con la mayoría de los carreteros, y también sirvientes que podrían, marginalmente, dedicarse al transporte con un par de bueyes y la carreta que tenían. ¿Qué hay que hacer? ¿Contabilizar solo a 50 carreteros o a 64 carreteros declarados o a 84, por lo menos, incluyendo viudas, artesanos, presbíteros, escribanos, mozos que tenían animales y carretas en cantidad significativa para transportar mercancías? Dicho de otro modo, ¿es carretero el que tiene el título (o al cual se le da el título, o sea, el que, en los documentos, lleva el título) o el o la que ejerce realmente la actividad sin, necesariamente, tener el título? También, ¿cómo distinguir, a través de los documentos, al carretero que poseía una cuadrilla de bueyes y carretas, de su propio mayoral, que las administraba?

²⁴ Para una reflexión sobre estos temas a partir del caso de los mercaderes turineses, ver Simona Cerutti, «Nature des choses et qualité des personnes. Le Consulat de commerce de Turin au XVIII^e siècle», *Annales. Histoire, Sciences Sociales* 6 (2002): 1491-1520. Otra reflexión de alcance general se leerá en Javier Fernández Sebastián, «¿Cómo clasificamos a la gente del pasado? Categorías sociales, clases e identidades anacrónicas», *Historia y Grafía* 45 (2015): 13-56.

²⁵ Las respuestas generales de 1752 citan a tres escribanos, dos de ellos “empleado[s] en el cuidado de su[s] carretería[s]” (Archivo General de Simancas, CE-RG-L076, pregunta 32) lo que confirman los libros de cabezas de casa. Uno tenía 13 carretas, 32 bueyes con 5 sirvientes; el otro, 21 carretas, 52 bueyes y 7 sirvientes, es decir mucho más que la media de 9,44 carretas, 22,38 bueyes y 2,58 sirvientes de los carreteros declarados.

Pongamos un ejemplo que nos permita entender el problema. Cuando se casa, en 1777, Francisco Herráiz Rubio aporta al matrimonio un par de bueyes con su carreta, lo que representa más del 55 % de su capital, pero no manda registrar su pacto matrimonial hasta marzo de 1805 ya que, explica, no lo podía hacer antes por estar ocupado “por su ausencia en el ejercicio de carretero”²⁶. Convendremos que un par de bueyes y una carreta no hacen un carretero, pero la escritura notarial indica que ejercía de “carretero”: ¿tiene su propia empresa o es asalariado de otro? Pues bien, el mismo Francisco Herráiz Rubio, en compañía de Francisco Briz, otorga un poder en enero de 1801 a un habitante de Madrid para que este último les represente ante la administración del suministro del carbón de la capital, y concierte en su nombre el transporte de 84 carros de carbón con sus 28 carretas²⁷. En tal caso, no habría duda de que Francisco Herráiz Rubio fuera propietario de carretas²⁸. Sin embargo, el 2 de octubre de 1805, aparece como “mayoral en [las] carretas” de don Juan de la Cuesta²⁹ mientras que, pocos meses antes, en marzo del mismo año, habríamos podido pensar que era carretero. ¿Cambió su condición entre las dos fechas? O ¿sería imprecisa la documentación; imprecisión que reflejaría la realidad aproximativa de la situación de la carretería? ¿O los diferentes estatus profesionales serían objeto de una gran plasticidad, adaptándose y readaptándose según los momentos y las circunstancias? Y no hablamos de otro problema terminológico vinculado a la propia palabra “carretero”, la misma que podía aplicarse tanto al que realiza transportes con carretas como al que fabrica y repara carros y carretas³⁰. Sin embargo, nuestra documentación, la notarial, precisa generalmente “carretero de la Cabaña real [...]” lo que no deja ninguna duda. De todas formas, solo tenemos constancia de un carretero fabricante de carretas gracias a un pleito de 1613³¹.

Es difícil delimitar las fronteras externas del grupo que no solo incluía a carreteros supuestamente profesionales sino también a escribanos, presbíteros, artesanos, viudas que se dedicaban al transporte de mercancías y, además, formaban parte de la Cabaña real de carreteros del Reino o sea que tenían una identidad de grupo profesional afirmada. Este problema incide en el recuento que se puede hacer del número de personas que conformaban el grupo, pero, si consideramos que numerar a los carreteros es una cuestión importante, quizás no es la más primordial. Tener una idea de las grandes masas ya sería suficiente si las tuviéramos de manera periódica para reconstituir el movimiento experimentado durante los dos siglos de actividad y así entender cómo evolucionó la actividad carretera.

²⁶ Protocolos de Juan Apolinar Pardo, casamiento de Francisco Herráiz Rubio con Ana Aynso, 27/03/1805, Archivo Histórico Provincial de Cuenca (AHPC), P 1954/13, núm. 13 y 14.

²⁷ Protocolos de J. P. Briz de la Cuesta, 05/01/1801, AHPC, P 1964/10, fol. 3.

²⁸ Si referimos a las sumas prometidas para dicho transporte a los dos contratantes, F. Herráiz Rubio dispondría de las dos terceras partes de las carretas.

²⁹ Protocolos de Juan Apolinar Pardo, 02/10/1805, AHPC, P 1954/13, núm. 38.

³⁰ Lo mismo dice Raúl Ruiz Álvarez para el reino de Granada. Ruiz Álvarez, «El transporte en el reino de Granada», 244.

³¹ AHPC, P 2118/2, 30/07/1613. El carretero Miguel Ortega fabricaba carretas para murcianos además de las que hacía para carreteros locales, carretas que no tenían las mismas características.

2. Los carreteros y la coyuntura

La carretería aparece como una actividad muy sensible a la coyuntura o, mejor dicho, a las coyunturas ya que nos referimos tanto a lo económico como a todo lo que –sea pestes, epizootias, guerras, política, etc.– afectaba a los carreteros, sus bueyes y sus actividades. Estos aspectos resultaban importantes no solo por sus consecuencias económicas globales sino también por sus repercusiones directas sobre el carretero, como persona, y sobre el pueblo, como colectivo que vivía de dicha actividad. Por eso, nos ha parecido útil intentar reconstituir tanto la evolución del número de carreteros como las fluctuaciones de sus actividades.

2.1. Un número de carreteros fluctuante

En la parte anterior, preguntábamos si teníamos que contabilizar a 50 o 64 o 84 carreteros. Pero la pregunta tendría validez si solo los carreteros ejercieran la carretería; o si todos la ejercieran a la vez; o si otras personas, con un número suficiente de carretas, no la practicaran más que algunos pequeños carreteros. Es decir, la pregunta tendría sentido si hubiera una figura de carretero fácil de definir, unívoca. Para concretar las cosas, presentamos en la tabla siguiente como se distribuían los propietarios de carretas de Almodóvar del Pinar según sus estatus socio-profesionales y el número de carretas poseídas. De hecho, si contamos a los poseedores de cinco y más carretas, sea la que sea su profesión, sumamos a 57 personas en 1752 lo que, finalmente, correspondería más o menos a la cifra de los “carreteros” en activo, es decir entre 50 y 60.

Tabla n.º 4. Tipos de poseedores de carretas en Almodóvar del Pinar en 1752

a. en % del total de poseedores de cada tipo

estatus núm. de carretas	Carreteros	Viudas	Sirvientes	Otros	Total
de 1 a 4 carretas	19,64 %	18,75 %	51,79 %	9,82 %	100 %
de 5 a 14 carretas	75,76 %	12,12 %	6,06 %	6,06 %	100 %
de 15 a 26 carretas	73,91 %	17,39 %	0 %	8,70 %	100 %
total	37,87 %	17,16 %	35,50 %	9,47 %	100 %

b. en % del total de carretas poseídas según el estatus de los poseedores

estatus núm. de carretas	Carreteros	Viudas	Sirvientes	Otros	Total
de 1 a 4 carretas	34,38 %	72,40 %	96,67 %	23,17 %	46,49 %
de 5 a 14 carretas	39,07 %	13,80 %	3,33 %	31,70 %	30,39 %
de 15 a 26 carretas	26,57 %	13,80 %	0 %	45,12 %	23,11 %
total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

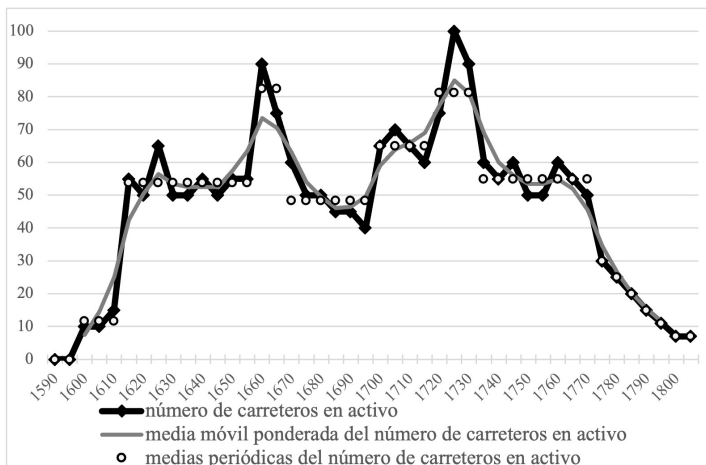
c. en % del total de carretas poseídas sobre el número total de carretas d'Almodóvar

estatus núm. de carretas	Carreteros	Viudas	Sirvientes	Otros	Total
de 1 a 4 carretas	22,10 %	11,42 %	10,95 %	2,02 %	46,49 %
de 5 a 14 carretas	25,08 %	2,18 %	0,37 %	2,76 %	30,42 %
de 15 a 26 carretas	17 %	2,18 %	0 %	3,93 %	23,11 %
Total	64,19 %	15,78 %	11,32 %	8,71 %	100 %
Núm. de personas concernidas	64	29	61	15	169
Núm. medio de ca- rretas poseídas	9,44	5,12	1,76	5,47	5,57

Fuente: *Censo de Población de la Corona de Castilla. Marqués De la Ensenada, 1752*

Si hemos empezado por plantear este problema a partir del análisis del año 1752, es decir, cuando tenemos datos bastante precisos para hacer comparaciones y comprobaciones, hay que suponer que se plantearía por cada año estudiado, sin que pudiéramos tener elementos comparativos, pero sabiendo que los resultados se podrían discutir. Por eso, consideraremos como hipótesis que los resultados obtenidos representan propuestas mínimas del número periódico de carreteros y, por discutible que sea en su detalle, pensamos que el movimiento general así reconstituido debe reflejar la evolución global que conocieron los carreteros en Almodóvar del Pinar desde el extremo fin del siglo XVI hasta el inicio del XIX.

Gráfica n.º 1. Evolución del número de carreteros en activo en Almodóvar del Pinar según la documentación (final del s. XVI-principio del s. XIX)



Fuente: elaboración propia a partir de los Protocolos Notariales de Almodóvar del Pinar.

La documentación notarial nos proporciona los nombres de los carreteros en activo en un momento determinado. La curva de la gráfica n.º 1 indica la evolución del número de los carreteros activos de cinco en cinco años como lo hemos recons-

tituido, teniendo en cuenta el problema que ya hemos resaltado, el de la definición del “carretero”. Lo que se destaca es, primero, el crecimiento rápido del número de carreteros a partir de los inicios del siglo XVII hasta su estabilización a unos 50-55 durante la mayor parte del siglo si exceptuamos el auge de 1660 que se desprende claramente de las fuentes y una pequeña tendencia a la baja a finales de siglo. Los treinta primeros años del siglo XVIII empezarían con un incremento constante del número de transportistas hasta los 100 supuestamente, seguido de la vuelta al nivel de los 50-55 (hasta los 60) que podría representar más o menos el número de “base” de todo el período estudiado. Los datos de los últimos veinticinco años del siglo XVIII indican un descenso bastante rápido ya que, en solo 25 o 30 años, la villa habría perdido al 80 % de sus carreteros, lo que, por otro lado, interroga. Desgraciadamente, la falta de datos demográficos para el siglo XVII no nos permite conocer el peso relativo que pudo representar la carretería durante esa centuria. Suponiendo, según los datos recopilados³², que Almodóvar del Pinar tuviese unos 800 habitantes en las postrimerías del siglo XVI y unos 1 000 durante la primera década del siglo XVIII, cerca de 1 500 a mediados siglo XVIII y alrededor de 1 300 hacia el año 1800, tendríamos de manera general entre 1620 y 1730 aproximadamente 60-65 carreteros por 1 000 habitantes con un crecimiento hasta los 90 en los años 1660. A partir de 1735, el doble efecto del aumento de la población y la baja del número de carreteros documentados habría hecho pasar la proporción a 40 carreteros por 1 000 habitantes antes del descenso regular que comenzaría hacia 1775.

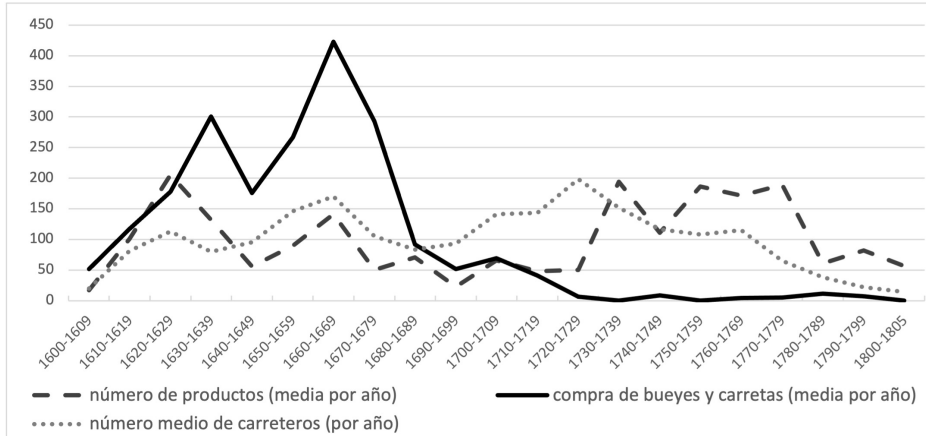
Por supuesto, este movimiento muy general ha de ser relacionado con la evolución de la actividad de los carreteros que detallaremos seguidamente. De momento, solamente queríamos comprobar el peso que la dedicación al transporte podía representar en el pueblo.

2.2. Una actividad sensible a la coyuntura

En las páginas precedentes, hemos abordado de manera difusa y dispersa varios aspectos relacionados con la actividad de los carreteros, sobre todo partiendo de la evolución de su número a lo largo de los dos siglos. Ahora, es preciso relacionar dicha fluctuación con los movimientos de la actividad que se desprende de las fuentes a nuestro alcance. Disponiendo solo de protocolos notariales estudiados de manera serial para responder a estas preguntas, proponemos perfilar la evolución a partir de tres criterios comparados gracias al uso de índices: los contratos de transportes de mercancías; la compra de bueyes con sus carretas en Almodóvar; la evolución del número de carreteros, de la cual ya hemos hablado. Los hemos de considerar como indicadores de la actividad que, por una parte, hacen resaltar las grandes tendencias generales y, por otra, plantean algunos problemas a partir de los cuales se podrá reflexionar.

³² Tomás González, *Censo de la población de las provincias y partidos de la Corona de Castilla en el siglo XVI* (Madrid: Imprenta Real, 1829); *Censo de Castilla de 1591. Vecindarios* (Madrid: INE, 1984); *Censo de Campoflorido 1712. Vecindario General de España. Tomo I: Manuscritos* (Madrid: INE, 1995); Eduardo García España, *Censo de 1787. Floridablanca. Tomo II: Comunidades autónomas de la submeseta del sur* (Madrid: INE, 1986).

Gráfica n.º 2. Evolución del número de contratos de transportes, de la compra de bueyes y del número de carreteros en Almodóvar del Pinar (ss. XVII-XVIII) ind. 100: media del período



Fuente: elaboración propia a partir de los Protocolos Notariales de Almodóvar del Pinar.

Todos los criterios de la gráfica apuntarían a un desarrollo rápido de la carretería en los inicios del siglo XVII que mantendría su actividad hasta principios del siglo XVIII. Desde aquel momento, los tres índices no indican lo mismo, lo que plantea unos problemas interpretativos. En efecto, si nos basamos solo en la compra de bueyes con sus carretas por parte de los carreteros, la impresión es que la actividad habría desaparecido más o menos a partir del decenio de 1710, lo que sorprende teniendo en cuenta que los transportistas necesitaban todavía bueyes jóvenes y carretas nuevas³³. Pero no dan la misma información los contratos de transporte de productos que se mantuvieron a un nivel bastante elevado hasta finales de los años 1770 antes de experimentar un descenso rápido que, con un poco de anticipación, ya concernía el número de carreteros presentes en la documentación local.

En lo que se refiere al siglo XVII, es probable que la situación económica castellana de la primera mitad del siglo XVII tenga algo que ver con el movimiento general³⁴. En la Mancha inmediatamente vecina, la producción de cereales conoció un cambio bastante radical de coyuntura hacia 1640. El año 1645 marca generalmente el punto máximo de la depresión antes de la recuperación que despuntó entre 1650 y 1655 según los lugares³⁵. Esta coyuntura debió repercutir negativamente en el sector del transporte. También podrían sospecharse las consecuencias de la pes-

³³ Patrice Poujade, «Des bœufs pour les charrettes ? Les acteurs du marché des bovins dans un bourg de la Nouvelle-Castille moderne», *e-Spania. Revue interdisciplinaire d'études hispaniques médiévales et modernes* 32 (febrero de 2019), <http://journals.openedition.org/e-spania/30290>; Patrice Poujade, «Temps et espaces du marché des bovins de trait dans un bourg de la Castille moderne (Almodóvar del Pinar, XVIIe-XVIIIe siècles)», *Histoire et Sociétés rurales* 52 (2019): 67-102. De hecho, todavía los carreteros necesitaban novillos (quizás unos 400 cada año); a partir del siglo XVIII, o las compras ya no pasaban ante el notario, o se hacían en otras ferias y otros lugares, lo que sería la propuesta más probable.

³⁴ Máximo García Fernández, *La economía española en los siglos XVI, XVII y XVIII* (Madrid: Editorial Actas, 2001), 37-44; Alfredo Alvar Ezquerro, dir. *La economía en la España moderna* (Madrid: Ediciones Istmo, 2006), 56-59 y 134-138; Alberto Marcos Martín, *España en los siglos XVI, XVII y XVIII. Economía y sociedad* (Barcelona: Editorial Crítica, 2000), 454-551.

³⁵ Jerónimo López-Salazar Pérez, *Estructuras agrarias y sociedad rural en la Mancha (ss. XVI-XVII)* (Ciudad Real: Instituto de Estudios Manchegos, 1986), 121-123, 135 y 142-144.

te que se propagó entre 1647 y 1652, sobre todo en los territorios donde actuaban los carreteros, es decir el reino de Valencia, la región de Murcia y Andalucía³⁶. En efecto, que fueran los puertos valencianos, el reino de Murcia o Andalucía (minas de Linares, principalmente), todas eran zonas donde acostumbraban ir los carreteros de Almodóvar durante la primera mitad del siglo XVII, en especial el campo de Murcia y los puertos del Levante³⁷. Pero, el impacto negativo de la coyuntura económica y sanitaria fue compensado por el aumento de la demanda monárquica durante las guerras de Cataluña y Portugal que estimuló el transporte en la década de 1650. Así, los carreteros locales, como los de otras zonas³⁸, fueron utilizados abundantemente por la monarquía para abastecer con cereales y municiones a los ejércitos reales en Cataluña y aún más a los que estaban en la frontera de Portugal. Una vez terminada esa larga secuencia de conflictos de más de treinta años, es probable que la interrupción de la demanda monárquica haya hecho declinar el número de carreteros hasta finales de siglo, lo que se traduce en la gráfica por un descenso general de los tres criterios presentados.

Así pues, el período comprendido entre el inicio de los años 1670 y el final de los 90 marca un retroceso neto después del pico de 1660 y antes del incremento en el primer tercio del siglo XVIII. Podemos pensar que lo que se ve en la gráfica traduce un estrechamiento en relación con la contracción de la actividad de transporte después del período de guerras y, quizás, a causa de una nueva epidemia de peste entre 1676 y 1685 que afectó prácticamente las mismas regiones que la de mediados de siglo³⁹. Pero las cosas no solo cambian cuantitativamente ya que constatamos un hundimiento del transporte de los cuatro productos que formaban el grueso de la actividad de los carreteros (madera labrada y objetos de madera, lana, cereales, sal), perdiendo, estos productos, el 84 % de un decenio a otro y nunca más volverán a tener la posición destacada que tenían hasta los años 1660.

Las guerras son momentos dinámicos para los carreteros, lo hemos visto. De este modo, al principio del siglo XVIII, la guerra de Sucesión de España dibuja una situación favorable que significa un incremento muy importante del número de carreteros de la villa, la mayor parte gracias al servicio a la monarquía para la que acarrear especialmente granos destinados a las tropas. También, en este caso, como después de la guerra con Portugal, la repercusión de la postguerra tendría que haber ocasionado un descenso del número de carreteros y de sus actividades, pero, según las curvas, sucedió lo contrario, quizás debido a la continuidad de los servicios prestados a la monarquía que asegurarían un alto nivel de actividad incluso una vez acabada la guerra. A partir de aquí, los 35 años siguientes se caracterizarían por el mantenimiento de un nivel de actividad elevado a pesar de un descenso bastante precoz del número de carreteros. Lo que aparece sin duda es el hundimiento, casi súbito, de los años 1770-1779. No es mera casualidad. En efecto, los documentos apuntan la total des-

³⁶ Jordi Nadal, *La población española (siglos XVI a XX)* (Barcelona: Editorial Ariel, 1976), 41-44; Antonio Domínguez Ortiz, *La sociedad española en el siglo XVII*. Tomo I (Granada: CSIC-Universidad de Granada, 1992), 71-75.

³⁷ Ver mapa nº 1, p. 246.

³⁸ Los carreteros de la región de Burgos-Soria fueron utilizados para las mismas tareas durante las mismas épocas. Gil Abad, *Junta y hermandad*, 179.

³⁹ Domínguez Ortiz, *La sociedad española*, 75-77. También, sobre los efectos de esta peste sobre el comercio en Murcia, ver Juan Hernández Franco, «Morfología de la peste de 1677-78 en Murcia», *Estudis. Revista de història moderna* 9 (1981-1982): 101-130.

aparición del producto estrella del período precedente, el azogue de Almadén. Eso tiene que ver con un cambio en el área de contratación de los transportistas utilizados por la monarquía para acarrear el mercurio a Sevilla. Explica María Silvestre Madrid que, en 1778, Almodóvar no pudo proporcionar los 3 886 bueyes que les pidieron para la saca de la primavera siguiente⁴⁰, debido, dicen los habitantes, a “la gran mortandad que han experimentado”⁴¹. Así, a partir de aquel momento, la administración de las minas llamó a otros transportistas, procediendo en especial de Constantina, Cazalla de la Sierra, El Pedroso y otras localidades de la Sierra Morena⁴². De la misma manera, en 1804, el superintendente de Almadén rechazó la oferta de acarreo hasta la mina de 1 800 carros de madera y leña que le hicieron los carreteros de Almodóvar, prefiriendo recurrir a los ya acostumbrados transportistas de la zona⁴³. Desde aquel período, se creó una ruptura neta y se cerró un ciclo. De este modo, se explicaría el descenso de fin de período, lo que no significó la total desaparición de la actividad sino la de una parte importante que había permitido que se mantuviera la carretería de la localidad.

En el decurso de los dos siglos, la actividad de los carreteros conoció fluctuaciones coyunturales importantes que repercutieron sobre el número de carreteros activos. En especial, para los carreteros, las guerras representaron momentos de intensa actividad. En efecto, la demanda monárquica se convirtió en motor cada vez más esencial para ellos, pero creando el inconveniente de que los carreteros dependieran de ella. ¿En qué medida lo eran?

3. El cambio en la estructura del transporte

Sobre lo que pasaba en el siglo XVIII, David Ringrose escribió de manera clara que “El Gobierno de España del siglo dieciocho subvencionó y protegió a los elementos del sistema de transporte mejor organizados. A cambio de privilegios y protección, la Corona pudo, con más facilidad, atraerse muchos de los servicios y ponerlos a disposición del Gobierno”⁴⁴. ¿Puede aplicarse a los carreteros de Almodóvar del Pinar este comentario? Mirando las tres curvas de la precedente gráfica nº 2, aparece claramente un cruce correspondiente al decenio 1680-1689 y que tendríamos que interpretar. En realidad, marca un cambio estructural profundo en la actividad de los carreteros de la villa como también lo traduce la gráfica siguiente que distingue las dos orientaciones de los carreteros locales, o sea, por una parte, el servicio a particulares y, por otra, el monárquico o público.

⁴⁰ María A. Silvestre Madrid, «Las relaciones entre Almadén y la América colonial. The relations between Almadén and colonial America» (Tesis doctoral, Universidad de Córdoba, 2019), 123.

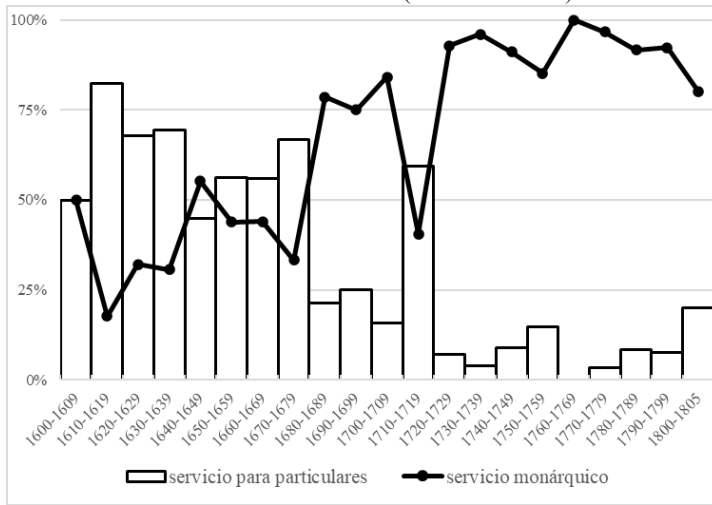
⁴¹ Según Archivo Histórico Nacional, Sección Fondos Contemporáneos-Minas Almadén, leg. 40, caja 1. No sabemos si esta mortalidad fue provocada por la peste bovina o si tuvo otra causa.

⁴² R. Gil Bautista data ya de abril de 1776 los problemas con la falta de bueyes de parte de los carreteros de Almodóvar que tuvieron que contratar, ellos mismos, a diversos arrieros, para asegurar el servicio del azogue; lo hicieron otra vez en 1779 según el mismo autor. Rafael Gil Bautista, *Las minas de Almadén en la Edad Moderna* (Alicante: Publicacions de la Universitat d'Alacant, 2015), 310.

⁴³ Silvestre Madrid, «Las relaciones entre Almadén», 123-125.

⁴⁴ Ringrose, *Los transportes y el estancamiento*, 129-143.

Gráfica n.º 3. Distribución en % de las dos orientaciones de la actividad de los carreteros de Almodóvar del Pinar (s. XVII-XVIII)



Fuente: elaboración propia a partir de los Protocolos Notariales de Almodóvar del Pinar

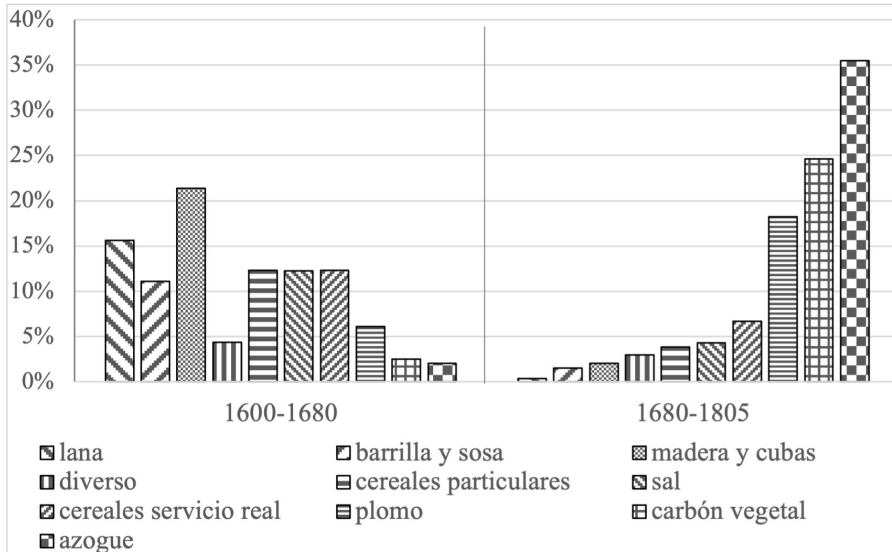
Se ven netamente dos períodos opuestos, cada uno abarcando más o menos su propio siglo. Entre 1600 y 1679, solo el 34 % de la actividad carretera del pueblo se orientaba hacia el servicio público, con algunas fluctuaciones, mientras que en el siglo XVIII este servicio ascendía al 90 % del número de protocolos. Es decir que, a partir de los últimos años del siglo XVII, los carreteros de Almodóvar del Pinar servían casi únicamente los intereses monárquicos antes de responder a las peticiones de los particulares que los hubieran necesitado. Así, los datos que tenemos lo dicen de manera muy contundente, confirmando las palabras de David R. Ringrose que escribía ya hace unos cincuenta años que el gobierno español proporcionó una parte importante de la demanda de transportes de Castilla durante el siglo XVIII⁴⁵. A falta de información concreta sobre este tema, no entraremos en el debate de saber si este fenómeno ocasionó un estancamiento, como lo sostiene el mismo autor, pero resulta claro que los carreteros de Almodóvar del Pinar, como otros, se dedicaron a las tareas de transportes para la monarquía durante el siglo XVIII. Entre este servicio y el abastecimiento de Madrid resultaban poco disponibles para responder a las eventuales demandas de particulares, pero hay seguramente toda una parte de su actividad que desconocemos casi totalmente y que, sin embargo, debió ser importante: el regreso de Sevilla –luego de Cádiz– con productos ultramarinos como flete de retorno para comerciantes y negociantes castellanos. En efecto, podemos pensar –y tenemos algunos indicios al respecto que presentaremos más adelante– que las mil carretas aproximadamente que enviaban, cada año, hasta Sevilla, no regresaban sin cargar nada. La falta de documentación privada, en especial los libros de cuenta, no nos permite tener una idea lo suficientemente precisa de la realidad de los transportes con todas sus combinaciones posibles que pueda proporcionar una imagen más compleja, y completa, de la situación.

A lo largo de los dos siglos, en primer lugar, el acarreo del azogue de las minas de Almadén hasta Sevilla representa aproximadamente la cuarta parte de todas las

⁴⁵ *Ibidem*, 49.

mercancías transportadas por los carreteros de la villa, seguido por el 14 % del carbón vegetal hacia Madrid, los 12-13 % de los cereales y del plomo de Linares. Estos cuatro productos en conjunto concentraban más del 60 % de lo transportado. Pero, si prestamos atención a la evolución, se ve claramente cómo se pasa de un tipo de actividad a otro, tal como lo pone de relieve la gráfica 4.

Gráfica n.º 4. Productos transportados por los carreteros de Almodóvar del Pinar en 1600-1680 y 1680-1805 (en % del total de contratos)



Fuente: elaboración propia a partir de los Protocolos Notariales de Almodóvar del Pinar

Durante el primer período, o sea aproximadamente el siglo XVII, lo que acarreaaban los transportistas eran madera y cubas, lana, barrilla (y/o sosa), sal y cereales para particulares. Después, en el siglo XVIII, las cosas cambiaron radicalmente: azogue, carbón y plomo pasaron a ser los tres productos sumamente mayoritarios con más del 78 % del total. Ya lo vemos, los carreteros vivieron durante aquel siglo del servicio monárquico gracias al cual obtuvieron privilegios importantes particularmente los que permitieron mantener a sus bueyes a lo largo de los inviernos en los pastos del valle de Alcudia, en el suroeste castellano⁴⁶. A cambio de los pastos de los invernaderos y del trabajo de transporte de madera para las minas de mercurio de Almadén, los de Almodóvar tenían que asegurar, cada primavera, el traslado del azogue hacia Sevilla. Según los datos del decenio 1771-1780 proporcionados por Rafael Gil Bautista en su trabajo sobre dichas minas, la presencia de los carreteros de Almodóvar del Pinar oscilaba anualmente entre el 3,66 % (1780, ya en crisis) y el 55,55 % (1771) del total de los transportistas que fueron a cargar el mercurio en

⁴⁶ Abundan las referencias a esta práctica en la documentación utilizada. Para el valle de Alcudia y su vinculación con los carreteros de Almodóvar del Pinar, ver Jesús Charco García, «Evolución histórica de los bosques en Sierra Madrona y valle de Alcudia (Ciudad Real) y dinámica del pinar relicto de Navalmanzano» (Tesis doctoral, Universidad Politécnica de Madrid, 2016), 58-59 y 68. Sobre la presencia de los carreteros de Almodóvar en Almadén y su importancia, ver Silvestre Madrid, «Las relaciones entre Almadén», 119-125.

Almadén, o sea, un promedio del 23,28 % durante esos diez años⁴⁷. Además, este autor ejemplifica el año 1777, caso que aporta una precisión interesante. En efecto, en aquel año, los de Almodóvar acarrearon a Sevilla el 56 % del azogue de Almadén mientras que representaban solo el 31,30 % del número total de los transportistas que asumieron esta tarea. Cabe decir que ellos utilizaban carretas mientras que muchos de los otros eran arrieros y por eso no tenían las mismas capacidades, lo que explica la diferencia entre su presencia y la proporción de azogue transportado⁴⁸.

Otro producto de importancia, fue el carbón vegetal que los carreteros llevaban a Madrid y que pudo representar uno de los géneros clave del desarrollo de la carretería. Sin embargo, su presencia documental es bastante residual en el siglo XVII, limitada a unas pocas menciones en los años 1610 y 1620 pero, en cambio, muy importante en la segunda mitad del siglo XVIII, momento en el cual gira alrededor del 41 % de los productos, el doble del azogue. Evidentemente, el transporte de carbón vegetal responde a la demanda en aumento de Madrid y su Corte⁴⁹. No obstante, hay que señalar que Jesús Bravo Lozano, estudiando el abastecimiento de carbón para Madrid, identificó a carreteros de Almodóvar del Pinar entre los que llevaban carbón a la capital durante los años 1660 a 1680 mientras que, en el mismo momento, no detectamos ningún rastro de esta actividad en los protocolos notariales locales⁵⁰. Hay que precisar que, de los 16 carreteros de Almodóvar citados por el autor, un cuarto no aparece en las listas que hemos constituido a partir de los protocolos. ¿Serían carreteros ocasionales o quizás carboneros que se dedicaban a transportar lo que fabricaban? Basándonos en estos datos, los carreteros de Almodóvar habrían acarreado el 18 % de todo el carbón contabilizado por Jesús Bravo Lozano en los años en que estuvieron presentes⁵¹. Dicho eso, J. Bravo Lozano reconoce que “son dos las áreas de los transportistas: las sierras del nordeste de Soria [...] y en segundo lugar una población conquense, Almodóvar del Pinar”⁵², poniendo nuevo énfasis en el relevante papel jugado por este pueblo carretero como también lo hace, refiriéndose al mismo carbón, José Ubaldo Bernardos Sanz⁵³. Finalmente, el plomo, extraído en el partido de Linares, era el tercer producto que incluimos en el servicio real con sus 14 % del total de mercancías transportadas a lo largo de los dos siglos, hasta el 31% durante la segunda mitad del siglo XVIII. Los 72 % de los contratos de transporte precisan que se destinaba a Madrid, muy por delante de los casi 8 % enviados a Valencia y su reino. Lo demás se repartía entre varias villas y ciudades de la mitad sur de Castilla y poca cosa hasta Sevilla (menos del 3 %).

Había otras mercancías que dependían del servicio a la monarquía más sometidas a una coyuntura concreta como lo eran los cereales, transportados durante las gue-

⁴⁷ Gil Bautista, *Las minas de Almadén*, 364-366.

⁴⁸ *Ibidem*, 305-306.

⁴⁹ Javier Hernando Ortego, «La gestión forestal del abastecimiento de combustible a Madrid en la Edad moderna», *Cuadernos de la Sociedad española de ciencias forestales* 38 (2013): 49; David R. Ringrose, *Madrid y la economía española, 1650-1850. Ciudad, Corte y País en el Antiguo Régimen* (Madrid: Alianza Editorial, 1986), 250.

⁵⁰ Jesús Bravo Lozano, *Montes para Madrid. El abastecimiento de carbón vegetal a la Villa y Corte entre los siglos XVII y XVIII* (Madrid: Caja de Madrid, 1993), 87-88.

⁵¹ Relativicemos estos datos diciendo que las cantidades de carbón indicadas en los cuadros de Bravo Lozano representan solo unos 2-3 % de los que necesitaba Madrid según las cifras de Ringrose y Hernando Ortego.

⁵² Bravo Lozano, *Montes para Madrid*, 83.

⁵³ José Ubaldo Bernardos Sanz, «Combustible para Madrid en la edad moderna. El difícil equilibrio entre las necesidades urbanas y los recursos del territorio», *Mélanges de l'École Française de Rome. Italie et Méditerranée* 2 (2004): 687.

rras, destinados al suministro de los ejércitos reales, o los materiales de construcción para las obras de los sitios reales de Aranjuez, San Ildefonso o el Palacio real. Esta última actividad –incluida en los “diversos” de la gráfica precedente– representaba poco y aparece muy esporádica y puntual. Los cereales destinados a las tropas reales caracterizan principalmente dos períodos destacados. El primero, la guerra de independencia portuguesa entre los años 1650 y 1660⁵⁴ cuando el trigo y sobre todo la cebada cargados en la Mancha se destinaban al ejército real de Extremadura, en Mérida y Badajoz, en la lucha “contra el rebelde portugués⁵⁵”. El segundo corresponde a los diez primeros años de la guerra de Sucesión de España, especialmente durante la primavera de 1706 cuando los carreteros tuvieron que participar en el suministro de Requena. Si ese momento concentra tantas referencias documentales es que Requena fue asaltada por las tropas austracistas de Lord Peterborough, quien consiguió la rendición de la plaza el primero de junio de 1706⁵⁶. Lo vemos, incluso de manera forzosa, los carreteros participaron en el esfuerzo de guerra y fueron, de buena o de mala gana, un instrumento de la realización de la política monárquica.

La sal, producto característico del siglo XVII cuando suma el 18 % de los contratos de transporte, totalmente ausente del siglo XVIII, la hemos contado en el servicio monárquico en razón de las menciones que usaban los notarios en las escrituras de acarreo: anotaban que los carreteros se comprometían a llevar tal cantidad de fanegas de sal “a favor de su Majestad” y del administrador de tal salina hasta el alfolí de tal lugar⁵⁷. El caso es que no se trataba de un servicio a particulares sino un servicio de tipo público. Lo mismo se podría decir de una parte del trigo destinado a los pósitos urbanos que no hemos incluido en el servicio real al no estar vinculado a la monarquía. Esta actividad representaba durante los ochenta primeros años del siglo XVII, una parte significativa de las mercancías embarcadas en las carretas (más del 12 %), proporción dividida por tres en el período siguiente⁵⁸.

Todo lo demás que, finalmente, es minoría como hemos dicho, eran géneros transportados para particulares. Durante el primer período, el producto clave era la madera, sea para la construcción o para la fabricación de cubas de pino cuyas destinaciones eran diferentes⁵⁹ pero que tratamos juntamente en razón de su origen común, como resultado de una actividad económica muy desarrollada en los montes de la zona y de una evolución bastante semejante⁶⁰. Sin embargo, hay que decir

⁵⁴ También, pero de manera más ligera, los carreteros de Almodóvar destinaron cereales a los ejércitos reales en Cataluña durante la guerra de los Segadores, sobre todo en 1645.

⁵⁵ Expresión utilizada en un protocolo del 16 de marzo de 1659 (Protocolos de Pedro Navarro, 16/03/1659, AHPC, P 1941).

⁵⁶ Juan Piqueras Haba, *La Meseta de Requena-Utiel* (Requena: Centro de Estudios Requenenses, 1997), 32. Los protocolos indican que los carreteros no pudieron llegar a Requena y tuvieron que descargar los cereales en Alarcón, unos 100 km al oeste.

⁵⁷ Dos salinas se destacan principalmente: la Olmeda de donde iba la sal hasta Madrid; Monteagudo de las Salinas, villa limítrofe de Almodóvar que alimentaba numerosos pueblos de la Siberia Extremeña, entre Ciudad Real y Badajoz.

⁵⁸ En total, unos 10,50 % de los contratos de cereales concernían el transporte hasta el pósito de Madrid (57 %) o de otras villas. Por otro lado, los particulares a quienes se destinaban los cereales eran esencialmente murcianos.

⁵⁹ La madera (ripiá, cuartas y cuarterones, vigas y víguetas, tirantes) llegaba hasta diversos lugares donde se la necesitaba para construcciones. Las cubas, ellas, se destinaban esencialmente a una zona comprendiendo Madrid y algunas localidades del sur de la capital, en primer lugar Valdemoro y otros pueblos vitícolas vecinos.

⁶⁰ La explotación de la madera –y la del carbón vegetal– jugó probablemente un papel destacado en el desarrollo de una carretería profesional local, quizás a partir de la figura del “leñador-carretero”, como también lo encontramos en la zona de Burgos-Soria, véase Máximo Diago Hernando, «Un modo de vida basado en el

que la madera labrada concentraba el doble de contratos que las cubas. La lana y la barrilla eran otros productos importantes y, en parte complementarios ya que unos de los destinos de la lana eran los puertos de Alicante y Cartagena, región de donde procedía la barrilla que los carreteros acarreaban en nombre de jaboneros y, quizás, de vidrieros⁶¹. La mayor parte de la barrilla se dirigía hacia una zona ubicada en el este y sureste de Madrid, hasta Ocaña, villa que, como se sabe, era un activo centro de producción jabonera⁶². De manera menos documentada, ya en el siglo XVII y un poquito más durante el siglo siguiente, los carreteros regresaban de Sevilla o de Cádiz con productos coloniales como podían ser los “cueros al pelo” dichos de Buenos Aires, el azúcar, el cacao (de Caracas, de Guayaquil)⁶³, la canela, algunas veces de manera “masiva”⁶⁴. Así, participaban en la difusión de estos productos hacia Madrid⁶⁵ pero también hacia las villas y pueblos del interior castellano.

Mucho de lo que acarreaban los carreteros de Almodóvar del Pinar se parece a lo que se encontraba en las otras zonas carreteras estudiadas por otros investigadores, es decir productos pesados poco elaborados. Sin embargo, una dedicación muy especial, sino total, al transporte del mercurio desde las minas de Almadén hasta Sevilla caracterizaba la actividad de estos carreteros. Se trataba de una ocupación muy condicionada por las obligaciones propias de la carretería (necesidad de pastos de invierno) en la medida en que la monarquía, al necesitar carreteros, pudo negociar condiciones favorables para las dos partes (pastos contra compromiso de transporte). Lo vemos, los carreteros gozaban de una forma de monopolio a cambio del cual debían responder, ante todo, a las demandas monárquicas. Así, a partir del final del siglo XVII, los documentos indican sin ambigüedad que los carreteros de Almodóvar del Pinar se orientaron hacia el servicio a la monarquía que les dejó poco margen de maniobra. Su orientación nueva se tradujo, también, por un cambio de las zonas que frecuentaban durante ambos períodos. En efecto, como lo indican los dos mapas siguientes, representando la actuación de los carreteros de Almodóvar del Pinar a un siglo de distancia, los puertos mediterráneos y el reino de Murcia dejaron de ser el destino principal que habían sido durante el XVII para dejar paso, en el siglo XVIII, a un transporte más atlántico y, por lo tanto, americano, en el cual los transportistas se especializaron.

aprovechamiento maderero en la Castilla del antiguo régimen: comercio de madera y carretería en los pinares de Soria-Burgos (siglos XIII-XVIII)», *Revista Española de Estudios Agrosociales y Pesqueros* 217 (2008): 55; para el León oriental, Elena E. Rodríguez Díaz, «Carreteros y arrieros de Sajambre. El intercambio de mercancías en la Montaña Oriental leonesa (ss. XVI-XVIII)», *Estudios Humanísticos. Historia* 14 (2015): 39-71.

⁶¹ La barrilla se cargaba en el reino de Murcia en diferentes lugares como Murcia y Cieza, sobre todo, Alhama, Totana, Jumilla, pero muchas veces las menciones quedaban imprecisas (“reyno de Murcia”, Campo de Murcia).

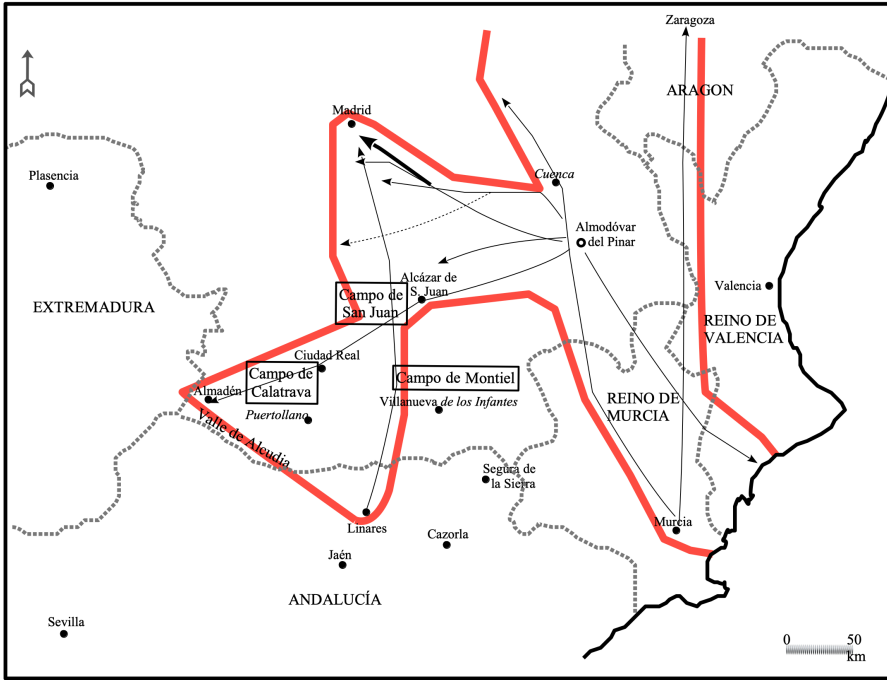
⁶² Mariano García Ruipérez, «La industria y el comercio», en *Castilla-La Mancha en la Edad Moderna*, ed. por Francisco García González (Ciudad Real: Almad, 2004), 105; Rafael María Girón Pascual, «Lana sucia, lana lavada. Los lavaderos de lana y sus propietarios en la España de la Edad Moderna (ss. XVI-XIX): un estado de la cuestión», *Investigaciones históricas. Época moderna y contemporánea* 39 (2018): 226.

⁶³ La difusión del chocolate fue estudiada por Irene Fattacciu, «Gremios y evolución de las pautas de consumo en el siglo XVIII: la industria artesanal del chocolate», en *Comprar, vender y consumir. Nuevas aportaciones a la historia del consumo en la España moderna*, ed. por Daniel Muñoz Navarro (Valencia: Publicacions de la Universitat de València, 2011), 153-171.

⁶⁴ Es el caso de las 1 200 arrobas de corambre (o sea unas treinta carretas) transportadas de Sevilla hasta Budia, en la Alcarria, a unos 100 km al nordeste de Madrid (AHPC, P 1942/2, A. de Briz, 25/01/1655).

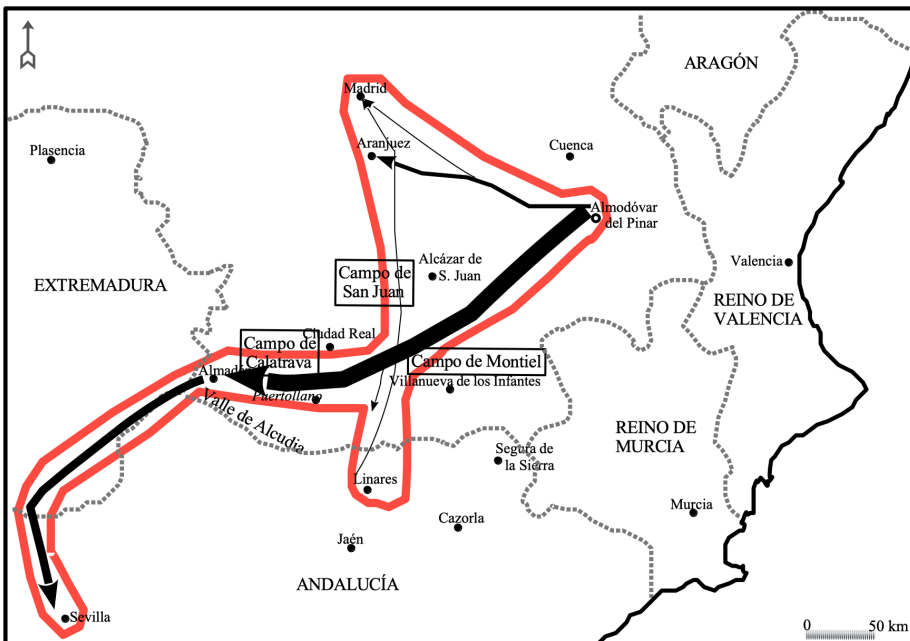
⁶⁵ Protocolos de J. A. Pardo, 2/10/1805, AHPC, P 1954/13, núm. 38: azúcar y cacao destinados a la “Compañía de Longistas de Madrid”. El mismo carretero también transportaba 350 cueros en pelo de Buenos Aires para otras personas.

Mapa n.º 1. Zonas de actuación de los carreteros de Almodóvar del Pinar en 1640-1649



Fuente: elaboración propia a partir de los Protocolos Notariales de Almodóvar del Pinar

Mapa n.º 2. Zonas de actuación de los carreteros de Almodóvar del Pinar en 1740-1749



Fuente: elaboración propia a partir de los Protocolos Notariales de Almodóvar del Pinar

Generalmente, sea por el propio destino de las mercancías, sea por encontrarse prisioneros de las infraestructuras de transporte (o, más bien, su falta), los transportistas seguían algunos ejes habituales. En efecto, las vías de ruedas determinaban los principales flujos de mercaderías, los cuales podían sufrir de las condiciones meteorológicas, de las lluvias estacionales, que impedían el uso de algunos caminos, como del frío del invierno y del calor veraniego que indisponía los bueyes. Estos, por otro lado, necesitaban pastos a lo largo de sus recorridos, lo que, además de generar muchos conflictos con los habitantes de los municipios por donde pasaban y estacionaban, representaba un grave límite al incremento de este modo de transporte que tenía sus ventajas (transportes de grandes cantidades de géneros pesados⁶⁶ con facilidad de cargo y descargo) pero también sus limitaciones respecto a su competidor directo, la mula, más flexible y adaptada al terreno⁶⁷ y a las condiciones naturales y climáticas. Eso sí, seguramente, representaba un verdadero estrangulamiento y, por consiguiente, una causa de estancamiento de la economía, aunque Esperanza Frax y Santos Madrazo escribieron que “Algunos estudiosos, partiendo no de conjeturas sino de realidades [...] 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”⁶⁸. De todas formas, hay que reflexionar en términos de complementariedad de los modos de transporte: evidentemente, los carreteros no podían acceder a todas partes, pero hay que tener en cuenta que, también, las mercancías contaban con los arrieros y los buhoneros para llegar hasta los consumidores gracias a una circulación de los productos más difusa y, por lo tanto, más profunda, pero, a pesar de eso, menos conocida a causa de su gran invisibilidad documental⁶⁹.

* * *

Probablemente nacida de una conjunción de factores a la vez geográficos y económicos, incluso políticos, la carretería profesional de larga distancia se convirtió en la actividad principal de los moradores de la pequeña villa de Castilla la Nueva, Almodóvar del Pinar, sobre finales del siglo XVI y principios del XVII. Si los espe-

⁶⁶ Una cuadrilla de treinta carretas, con sus 75-90 bueyes, equivalía a la capacidad de carga de una caravana de unas 120-150 mulas. Según la serie de precios que hemos constituido, en los siglos XVII y XVIII, una caravana de mulas resultaba casi tres veces más costosa que una cuadrilla de carretas y bueyes, pero no sabemos nada de sus respectivos costes de mantenimiento.

⁶⁷ Por ejemplo, entre Almadén y Sevilla, la ruta del azogue de los arrieros, más directa, recorría unos 236 km mientras que la de los carreteros de Almodóvar del Pinar distaba de unos 273 km, de acuerdo con Rafael Gil Bautista, «Las rutas del azogue por Andalucía. De Almadén a Sevilla y Cádiz», *Andalucía en la historia*, n.º 61 (2018): 62-65, sea el equivalente de unos días más, lo que podía encarecer el coste del transporte.

⁶⁸ Esperanza Frax y Santiago Madrazo, «El transporte por carretera, siglos XVIII-XX», *Transportes, servicios y telecomunicaciones* 1 (2001): 33.

⁶⁹ La gran especialista de los buhoneros en la Europa moderna, Laurence Fontaine les dedicó, en francés, un libro importante: Laurence Fontaine, *Histoire du colportage en Europe, XVIe-XIXe siècle* (Paris: Albin Michel, 1993) y en español un artículo centrado en el papel de las redes de buhoneros en la difusión del consumo en Europa, Laurence Fontaine, «Redes de buhoneros (vendedores ambulantes) y desarrollo del consumo en Europa durante los siglos XVII y XVIII», en *Consumo, condiciones de vida y comercialización: Cataluña, Castilla, siglos XVII-XIX*, ed. por Bartolomé Yun Casalilla y Jaume Torras (Valladolid: Junta de Castilla y León, 1999), 311-322. El caso aragonés fue estudiado por Encarna Jarque Martínez y José Antonio Salas-Auséns, «Pequeños comerciantes y buhoneros franceses en el Alto Aragón a fines del siglo XVIII», en *Circulation des marchandises et réseaux commerciaux dans les Pyrénées (XIIIe-XIXe siècles)*, ed. por Jean-Michel Minovez y Patrice Poujade (Toulouse: CNRS, 2005), 229-244.

cialistas la citan como una de las principales zonas carreteras del reino de Castilla, no fue estudiada de manera especial. Quizás su desarrollo más tardío comparado con la de otras zonas, se debe al crecimiento muy rápido del mercado de Madrid que tenía que ser abastecido en trigo, vino, sal, madera, leña, carbón vegetal y toda clase de productos⁷⁰. También, las funciones de interfaz y de intermediario de este lugar recuerdan la zona de transición que representaba el *piémont* del francés, visto como un concepto histórico (que nace, vive y muere), cuyo papel económico era muy semejante al de Almodóvar del Pinar y que de “central” durante la época moderna, pasó a ser periférico sobre todo a consecuencia de los cambios económicos ocurridos en el siglo XIX⁷¹.

Prácticamente, se podría hablar de una monoactividad que ocupaba a una parte muy significativa de la población activa y que, según se desprende del cruce de los datos, sustituyó, en gran medida, la agricultura. Muy sensible a la coyuntura económica, la carretería también lo era a lo militar que representaba para ella una oportunidad. Así, si las crisis económicas repercutían en el número de carreteros, los conflictos militares, por su parte, se traducían por un alza de los tráficos y, por lo tanto, del número de carreteros activos. Seguramente, podemos explicar gracias a la carretería el crecimiento de la población del 50 % entre finales del siglo XVI y principios del XVIII mientras que las investigaciones sobre Castilla-La Mancha indican un descenso del 22 % de la población regional durante este mismo período. De la misma manera, aunque su territorio agrícola sea muy limitado, la carretería podría ser la causa de una densidad de población más elevada que en los pueblos vecinos⁷². Por eso, suponemos que los efectos directos sobre esta villa fueron profundos. También, lo fueron seguramente los efectos inducidos en una localidad donde una parte importante de los habitantes, sobre todo masculina, se había acostumbrado a “viajar” y estar fuera de casa largos meses durante todo el año, influyendo profundamente en su vida cotidiana y familiar. Eso significaba un modo de vida muy particular y diferente del de muchos castellanos del interior en la misma época. Así, la movilidad fue el centro de la vida de los habitantes. Por otra parte, ¿qué efectos significó la presión sobre la madera para fabricar y reparar carretas, en un contexto de muchos otros usos de este recurso natural poco abundante? ¿Qué cambio representó, para los habitantes, el trato regular con las administraciones monárquicas, por lo tanto, indirectamente con la monarquía que, finalmente les proporcionó la mayor parte de su trabajo, a pesar del peligro que podía suponer la falta de diversificación económica? ¿Acercarse al poder permitió el ascenso social de unas familias? Son algunas preguntas de importancia que plantea el estudio de un pueblo carretero más allá de su carácter monográfico. En este sentido, el caso de Almodóvar del Pinar hace

⁷⁰ Ringrose, *Madrid y la economía española*, 135-257; José Ubaldo Bernardos Sanz, «La conformación del mercado interior castellano a través del sistema de abastecimiento madrileño de productos básicos (1560-1850)», *Minus* 22 (2014): 53-80.

⁷¹ Éric Fabre escribe al final de la conclusión de su artículo que el concepto de *piémont* dibuja “*un mouvement de longue durée, entre mise en place au sortir du Moyen Âge, plein développement à l'Époque Moderne et régression à l'Époque Contemporaine*”, lo que le da una real historicidad. Éric Fabre, «Le piémont un non-concept géographique devenant un concept historique. Cas du piémont pyrénéen et approche comparative avec les Alpes du Sud», en *Pays pyrénéens et environnement*, ed. por Pierre Debofle y Jean-Christophe Sanchez (Toulouse: Fédération historique de Midi-Pyrénées-Société Ramond, 2016), 207-216, la cita en 216.

⁷² En 1752, Almodóvar podía soportar a unos 4,39 habitantes por km² cuando el conjunto de los pueblos situados a menos de 20 km² tenía a solo 1,98 vecino por km² o sea una diferencia significativa.

resaltar como un lugar de contacto (Serranía-Mancha) pudo aprovechar, durante dos siglos, una posición que le aseguró, finalmente, una ventaja comparativa, gracias a su número de carretas y sus carreteros organizados y acostumbrados a unos tráficó determinadós. Por lo menos, la villa lo hizo durante todo el tiempo en que pudo responder a la demanda creciente de la monarquía con los intereses de la cual asoció su destino...⁷³

Bibliografía

- Alvar Ezquerro, Alfredo, dir. *La economía en la España moderna*. Madrid: Ediciones Istmo, 2006.
- Bernardos Sanz, José Ubaldo. *Trigo castellano y abasto madrileño. Los arrieros y comerciantes segovianos en la Edad Moderna*. Valladolid: Junta de Castilla y León, 2003.
- Bernardos Sanz, José Ubaldo. «Combustible para Madrid en la edad moderna. El difícil equilibrio entre las necesidades urbanas y los recursos del territorio». *Mélanges de l'École Française de Rome. Italie et Méditerranée* 2 (2004): 683-704.
- Bernardos Sanz, José Ubaldo. «La conformación del mercado interior castellano a través del sistema de abastecimiento madrileño de productos básicos (1560-1850)». *Minius* 22 (2014): 53-80.
- Bravo Lozano, Jesús. *Montes para Madrid. El abastecimiento de carbón vegetal a la Villa y Corte entre los siglos XVII y XVIII*. Madrid: Caja de Madrid, 1993.
- Camacho Cabello, José. *La población de Castilla-La Mancha (siglos XVI, XVII, XVIII). Crisis y renovación*. Toledo: Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, 1997.
- Censo de Campoflorido 1712. Vecindario General de España. Tomo I: Manuscritos*. Madrid: INE, 1995.
- Censo de Castilla de 1591. Vecindarios*. Madrid: INE, 1984.
- Censo de Población de la Corona de Castilla. Marqués de la Ensenada 1752*. Madrid: INE, 1993.
- Cerutti, Simona. «Nature des choses et qualité des personnes. Le Consulat de commerce de Turin au XVIII^e siècle». *Annales. Histoire, Sciences Sociales* 6 (2002): 1491-1520.
- Charco García, Jesús. «Evolución histórica de los bosques en Sierra Madrona y valle de Alcudia (Ciudad Real) y dinámica del pinar relicto de Navalmanzano». Tesis doctoral, Universidad Politécnica de Madrid, 2016.
- Diago Hernando, Máximo y Miguel Ángel Ladero Quesada. «Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII». *En la España Medieval* 33 (2008): 347-382.
- Diago Hernando, Máximo. «Pastores, carreteros y arrieros». En *El mundo social de Isabel la Católica: la sociedad castellana a finales del siglo XV*, editado por Miguel Ángel Laredo Quesada, 219-227. Madrid: Dykinson, 2004.
- Diago Hernando, Máximo. «Comerciantes campesinos en la Castilla bajomedieval y moderna. La actividad mercantil de los yangüeses entre los siglos XIV y XVII». *Historia. Instituciones. Documentos* 32 (2005): 115-144.
- Diago Hernando, Máximo. «Un modo de vida basado en el aprovechamiento maderero en la Castilla del antiguo régimen: comercio de madera y carretería en los pinares de Soria-Burgos (siglos XIII-XVIII)». *Revista Española de Estudios Agrosociales y Pesqueros*

⁷³ Conflicto de interés: ninguno.

217 (2008): 49-71.

- Domínguez Ortiz, Antonio. *La sociedad española en el siglo XVII*. Tomo 1. Granada: CSIC-Universidad de Granada, 1992.
- Fabre, Eric. «Le piémont un non-concept géographique devenant un concept historique. Cas du piémont pyrénéen et approche comparative avec les Alpes du Sud». En *Pays pyrénéens et environnement*, editado por Pierre Debofle y Jean-Christophe Sanchez, 207-216. Toulouse: Fédération historique de Midi-Pyrénées-Société Ramond, 2016.
- Fattaciu, Irene. «Gremios y evolución de las pautas de consumo en el siglo XVIII: la industria artesanal del chocolate». En *Comprar, vender y consumir. Nuevas aportaciones a la historia del consumo en la España moderna*, editado por Daniel Muñoz Navarro, 153-171. Valencia: Publicacions de la Universitat de València, 2011.
- Fernández Sebastián, Javier. «¿Cómo clasificamos a la gente del pasado? Categorías sociales, clases e identidades anacrónicas», *Historia y Grafía* 45 (2015): 13-56.
- Fontaine, Laurence. *Histoire du colportage en Europe, XV^e-XIX^e siècle*. París: Albin Michel, 1993.
- Fontaine, Laurence. «Redes de buhoneros (vendedores ambulantes) y desarrollo del consumo en Europa durante los siglos XVII y XVIII». En *Consumo, condiciones de vida y comercialización: Cataluña, Castilla, siglos XVII-XIX*, editado por Bartolomé Yun Casalilla y Jaume Torras, 311-322. Valladolid: Junta de Castilla y León, 1999.
- Frax Rosales, Esperanza y María Jesús Matilla Quiza. «Transporte, comercio y comunicaciones». En *Enciclopedia de historia de España*, tomo 1, editada por Miguel Artola, 191-263. Madrid: Alianza Editorial, 1988.
- Frax, Esperanza y Santiago Madrazo. «El transporte por carretera, siglos XVIII-XX». *Transportes, servicios y telecomunicaciones* 1 (2001): 31-53.
- García España, Eduardo. *Censo de 1787. Floridablanca. Tomo II: Comunidades autónomas de la submeseta del sur*. Madrid: INE, 1996.
- García Fernández, Máximo. *La economía española en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Madrid: Editorial Actas, 2001.
- García Ruipérez, Mariano. «La industria y el comercio». En *Castilla-La Mancha en la Edad Moderna*, editado por Francisco García González, 91-115. Ciudad Real: Almod, 2004.
- Gil Abad, Pedro. *Junta y hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria*. Burgos: Diputación provincial de Burgos, 1983.
- Gil Bautista, Rafael. *Las minas de Almadén en la Edad Moderna*. Alicante: Publicacions de la Universitat d'Alacant, 2015.
- Gil Bautista, Rafael. «Las rutas del azogue por Andalucía. De Almadén a Sevilla y Cádiz». *Andalucía en la historia* 61 (2018): 62-65.
- Gil Crespo, Adela. «La Mesta de Carreteros del Reino». *Anales de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias* 22 (1957): 210-230.
- Girón Pascual, Rafael María. «Lana sucia, lana lavada. Los lavaderos de lana y sus propietarios en la España de la Edad Moderna (ss. XVI-XIX): un estado de la cuestión». *Investigaciones históricas. Época moderna y contemporánea* 39 (2018): 209-256.
- González, Tomás. *Censo de la población de las provincias y partidos de la Corona de Castilla en el siglo XVI*. Madrid: Imprenta Real, 1829.
- Hernández Franco, Juan. «Morfología de la peste de 1677-78 en Murcia». *Estudis. Revista de historia moderna* 9 (1981-1982): 101-130.
- Hernando Ortego, Javier. «La gestión forestal del abastecimiento de combustible a Madrid en la Edad moderna». *Cuadernos de la Sociedad española de ciencias forestales* 38 (2013): 49-56.
- Jarque Martínez, Encarna y José Antonio Salas Auséns. «Pequeños comerciantes y buhone-

- ros franceses en el Alto Aragón a fines del siglo XVIII». En *Circulation des marchandises et réseaux commerciaux dans les Pyrénées (XIIIe-XIXe siècles)*, editado por Jean-Michel Minovez y Patrice Poujade. 229-244. Toulouse: CNRS, 2005.
- López Gascón, José Luis. *Almodóvar del Pinar. El pueblo de las carretas*. Cuenca: Ayuntamiento de Almodóvar del Pinar-Diputación provincial de Cuenca, 2002.
- López-Salazar Pérez, Jerónimo. *Estructuras agrarias y sociedad rural en la Mancha (ss. XVI-XVII)*. Ciudad Real: Instituto de Estudios Manchegos, 1986.
- Madraza Madraza, Santos. *El sistema de transportes en España, 1750-1850. Vol. 1: La Red Viaria. Vol. 2: El tráfico y los servicios*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y Ediciones Turner, 1984.
- Madraza Madraza, Santos. «La trascendencia de las rutas de transporte en la España moderna». En *La formación del espacio histórico: transportes y comunicaciones*, dirigida por Salvador Sánchez-Terán et al., 169-190. Salamanca: Ediciones de la Universidad, 2001.
- Marcos Martín, Alberto. *España en los siglos XVI, XVII y XVIII. Economía y sociedad*. Barcelona: Editorial Crítica, 2000.
- Menéndez Pidal, Gonzalo. *Los caminos en la historia de España*. Madrid: Ediciones de Cultura hispánica, 1951.
- Nadal, Jordi. *La población española (siglos XVI a XX)*. Barcelona: Editorial Ariel, 1976.
- Navarro Serrano, Manuel. *Historia de Almodóvar del Pinar*. Almodóvar del Pinar: edición del autor, 2001.
- Palomar del Río, Javier y Marisa Merino de la Puente. *Arrieros y carreteros por los viejos caminos de Castilla y León*. Laguna de Duero: La Horaca, 2010.
- Piqueras Haba, Juan. *La Meseta de Requena-Utiel*. Requena: Centro de Estudios Requeneses, 1997.
- Poujade, Patrice. «Des bœufs pour les charrettes ? Les acteurs du marché des bovins dans un bourg de la Nouvelle-Castille moderne». *e-Spania. Revue interdisciplinaire d'études hispaniques médiévales et modernes* 32 (febrero de 2019). <http://journals.openedition.org/e-spania/30290>
- Poujade, Patrice. «Temps et espaces du marché des bovins de trait dans un bourg de la Castille moderne (Almodóvar del Pinar, XVII^e-XVIII^e siècles)». *Histoire et Sociétés rurales* 52 (2019): 67-102.
- Priotti, Jean-Philippe. «En Espagne, de nouveaux protagonistes de l'économie (XVI^e-XVII^e siècles). Les muletiers yangois du Quichotte». En *Identités méridionales. Entre conscience de soi et visions de l'autre*, editado por Pierre Guillaume, 109-152. París: CTHS, 1997.
- Ringrose, David R. *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*. Madrid: Technos, 1972.
- Ringrose, David R. *Madrid y la economía española, 1650-1850. Ciudad, Corte y País en el Antiguo Régimen*. Madrid: Alianza Editorial, 1986.
- Rodríguez Díaz, Elena E. «Carreteros y arrieros de Sajambre. El intercambio de mercancías en la Montaña Oriental leonesa (ss. XVI-XVIII)». *Estudios Humanísticos. Historia* 14 (2015): 39-71.
- Rubio Pérez, Laureano M. *La burguesía maragata: dimensión social, comercio y capital en la Corona de Castilla durante la Edad Moderna*. León: Universidad de León, 1995.
- Ruiz Álvarez, Raúl. «El transporte en el reino de Granada (siglo XVIII)». *Cuadernos de Historia Moderna* 46, n.º 1 (2021): 238-259.
- Salomon, Noël. *La campagne de Nouvelle Castille à la fin du XVI^e siècle d'après les Relations topographiques*. París: SEVPEN, 1964.
- Silvestre Madrid, María A. «Las relaciones entre Almadén y la América colonial. The relations

- between Almaden and colonial America». Tesis doctoral, Universidad de Córdoba, 2019.
- Tudela, José. «La Cabaña Real de Carreteros». En *Homenaje a don Ramón Carande*, 1, 349-394. Madrid: Sociedad de estudios y publicaciones, 1963.
- Uriol Salcedo, José Ignacio. *Historia de los caminos de España. Vol. I: Hasta el siglo XIX*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1990.
- Valverde Arrieta, Juan de. *Diálogos de la fertilidad y abundancia de España, y la razón porque se ha ydo encareciendo, con el remedio para que buelva todo a los precios pasados*. Madrid: Alonso Gómez impresor, 1578.