

Los carreteros de la villa de Madrid en el siglo XVI

*Orlin Manuel Duarte Landero**

RESUMEN. En el presente artículo se pretende realizar un análisis de los carreteros de la villa de Madrid en el siglo XVI. Dicha reflexión, inicia contextualizando históricamente el poblado madrileño, a la vez que se pone en escena al carretero y su equipo de trabajo, es decir, la composición de la carreta (partes y utillaje). Posteriormente, se analiza la “Ley de los carreteros del reino” expedida por los reyes católicos Isabel I de Castilla y Fernando II de Aragón, en 1498. Por último, se indaga en los caminos que transitaban los transportistas, así como el tipo de mercancía que trasladaban desde y hacia Madrid.

Palabras claves: carreteros, mercancías, caminos, villa de Madrid.

ABSTRACT. In this article we intend to carry out an analysis of the carreteros of the town of Madrid in the 16th century. This reflection begins historically contextualizing the town of Madrid, while staging the carretero and his work team, that is, the composition of the cart (parts and tools). Later, the “Law of the highway of the kingdom” is analyzed, issued by the Catholic kings Isabel I of Castile and Fernando II of Aragon, in 1498. Finally, it is investigated in the roads that the transporters traveled, how the type of merchandise that They moved to and from Madrid.

Keywords: carters, goods, roads, villa of Madrid.

INTRODUCCIÓN

En 1561 Felipe II decidió trasladar la Corte de Toledo a Madrid. Esto ocasionó un cambio importante en el sistema de caminos, pues re-direccionó el flujo de mercancías y personas hacia la villa de Madrid. El presente artículo tiene la intención de analizar a los transportistas, a la luz de este nuevo cambio de dirección. Para tal efecto, desglosa en su contenido el contexto histórico de la villa de Madrid en el siglo XVI: sus relaciones de producción, los carreteros; carretas y utillaje, las leyes que designaban sus obligaciones y beneficios, caminos y mercancías vinculadas a los transportistas.

La primera parte esboza cómo la villa de Madrid se convirtió durante el siglo XVI en el epicentro del contexto económico del reinado español. Dicha jerarquía, radicó en el tráfico

de las mercancías que iban rumbo a los puertos cantábricos y del Mediterráneo. De igual manera, se brinda un contexto poblacional de la villa en dos momentos; antes y a la llegada de la Corte de Felipe II. Finalmente, este segmento cierra con una breve descripción urbana de la villa madrileña y sus relaciones de producción: terratenientes/campesinos y los manufactureros.¹

El segundo apartado aborda en un principio el concepto de carretero, a la vez que describe el perfil de dicho transportista. Posteriormente, se hace hincapié en cada una de las partes que integran la carreta y el utillaje utilizado para movilizar mercancías. En cuanto al tercer segmento, este se centra en la profesionalización de las carretas como medio de transporte durante el reinado de los reyes católicos. De

1. En este caso solo es un breve análisis, debido que no es el interés del artículo ahondar en dichas cuestiones.

Recibido el 1 de mayo 2018, aceptado 29 de junio 2018.

*Doctorando en historia.

Email: dorlinlandero@yahoo.com

igual modo, se colocan en escena las leyes que designaban las obligaciones y derechos de los carreteros durante el siglo XVI.

En la sección final, se apunta el contexto legislativo en torno a las características y protección de los caminos del reino de España, así como los tipos de mercancías que se transportaban desde y hacia Madrid. Consecutivamente, se enumeran las rutas que con frecuencia transitaban los carreteros madrileños.²

Por otro lado, quiero mencionar que las fuentes que se utilizan para desarrollar los cuatro apartados que contiene este artículo, son de dos tipos; bibliográficas y documentales. Las primeras se constituyen por una serie de libros y artículos que proporcionan el contexto histórico y económico que gira alrededor de la villa de Madrid, y los carreteros en el siglo XVI. En cuanto a las fuentes documentales, se componen por los itinerarios de caminos de Pedro Villuga de 1546 y por el de Alonso de Meneses de 1576. Los documentos antes descritos, se articulan con la Real provisión enviada a los recaudadores y expedida por Carlos I de España en 1552. De igual manera, se emplea la Recopilación de las Leyes de Castilla de 1775 que contiene las ordenanzas de regulación de los carreteros durante el siglo XVI.

METODOLOGÍA

Este artículo, se hizo con base a la postulación metodológica de la obra *“Por los caminos de Nueva Galicia: transportes y transportistas en el siglo XVII”* del doctor Thomas Calvo, quien sugiere que los temas de este tipo deben de contener implícitamente un contexto histórico del espacio, rutas y sus distancias, tipificación de mercancías y precios de los traslados (este último punto, no fue posible desarrollarlo de forma específica, porque las fuentes solo arrojaron generalizaciones).

2. Quiero anotar que en esta parte no se hace un análisis en amplio sentido de la palabra, sino algo más descriptivo producto de la ausencia de fuentes, de hecho aún la historiografía española no ha logrado desarrollar con amplitud la temática de los transportistas y su relación con los caminos, esto no quiere decir que no hay estudios (véase la bibliografía del artículo).

1. Contexto histórico de la villa de Madrid en el siglo XVI

A inicios del siglo XVI, Madrid era considerada un centro económico de mediana importancia en comparación con las ciudades de Toledo, Sevilla, Valladolid y Córdoba. Sin embargo, en el reinado de Carlos I la situación fue cambiando, porque la villa se estaba convirtiendo en el articulador de los ejes económicos de Toledo, Sevilla y del intercambio económico de Valladolid y otros núcleos secundarios (Burgos, Segovia, Medina del Campo) (Llorente, 2002). En este sentido, si nos detenemos en el contexto geográfico madrileño, podemos observar que se localizaba en el centro del reino español, lo que le permitió ser el núcleo articulador de mercancías que iban rumbo a los puertos cantábricos y del Mediterráneo.

Es importante mencionar, que Madrid no solo fue un punto de intercambio de la economía del imperio español, también se convirtió en un asiduo consumidor de mercancías, producto del crecimiento poblacional de su territorio. Ramón Carande (1977) menciona que para 1530, la villa contaba con 4, 060 habitantes, que a la vez necesitaban ser abastecidos de productos como pan, pescado y sal. Estas dos últimas mercancías provenían de los puertos cantábricos y se conseguían por los intermediarios de la zona de Burgos y Segovia (Llorente, 2002). De la misma manera, la inversión en los productos provenientes de otras ciudades y villas era compensada con la producción de lienzos.

No obstante, Madrid siguió acrecentando el consumo de mercancías avanzado el siglo XVI, por lo tanto, Cuenca y Valencia se convirtieron en los máximos abastecedores de la villa, con productos como el azafrán, anís, cominos y azúcar (Carande, 1977). Granada y las Indias, también proveyeron al poblado de lana, oro y plata, así como madera y carbón de Soria y Burgos.

En la segunda mitad del siglo XVI, Madrid tuvo una rotunda transformación en los aspectos socioeconómicos y políticos, producto del traslado de la Corte en 1561. La metamorfosis madrileña se evidenció en el crecimiento poblacional, porque si comparamos el momento en que se efectuó el cambio, la comarca solo

Quiero mencionar que las fuentes que se utilizan para desarrollar los cuatro apartados que contiene este artículo, son de dos tipos; bibliográficas y documentales.

En el siglo XVI el sector campesino de Madrid se piensa que no se aglomeró directamente en la naciente villa, sino, en algunos poblados circunvecinos...

contaba con 6,000 habitantes, distribuidos en 2500 casas (Lautenschlaeger, 2015). Al finalizar el siglo XVI, incrementó a 60,000 vecinos, distribuidos por 7,000 hogares. Este aumento poblacional muestra que dicha localidad estaba albergando no solo individuos de gobierno, sino también a personas con vínculos comerciales.

El traslado de la Corte a Madrid, también significó una reestructuración de la traza urbana, a causa de las exigencias de los cortesanos y comerciantes que se asentaron en la villa. Entre las modificaciones que se llevaron a cabo, está la apertura de la Cava Baja de San Miguel, en 1567. Esta puerta, permitió el acceso de mercaderías desde la entrada de Segovia y Guadalajara y el surgimiento de “núcleos directores de la circulación interna, como la Plaza de la Leña o del Arrabal” (Lautenschlaeger, 2015, pág. 36).

De igual modo, en 1566 se fijaron los postigos madrileños, teniendo como consecuencia que las puertas no se pudieran abrir o cerrar, y otras como la de Valnadú se eliminaron. Por otro lado, en sustitución de dichas aberturas se ampliaron otras, como pasó con la que se localizaba en la ruta de Guadalajara y Toledo (Ezquerro, 1989). De la misma manera, se estableció un patrón de construcción de las casas, sugiriendo que “debían ser grandes, de cuatro piezas y un zaguán abajo, y cinco estancias en el piso superior” (Lautenschlaeger, 2015, pág. 37). Este arquetipo de vivienda madrileña, tuvo el objetivo de resguardar con comodidad a los cortesanos durante los reinados de Felipe II y Felipe III.

Para finalizar, es necesario mencionar que los carreteros madrileños jugaron un papel importante en el desarrollo económico que experimentó la villa en la segunda mitad del siglo XVI, producto de la movilización de las mercancías desde y hacia Madrid. Lo antes descrito, conduce a inferir la eficiencia de los transportistas pues poseían un alto grado de coordinación y articulación en sus viajes.

1.1. Un breve acercamiento a las relaciones de producción en Madrid del siglo XVI

En esta parte, solo realizó un pequeño acercamiento a las relaciones de producción sobre la villa madrileña en el siglo XVI, quizás el

análisis no se concentre de forma directa en dicha localidad por considerarse como medio “urbano”. Sin embargo, el desarrollo analítico se dirigirá hacia aquellas comarcas que estaban supeditadas económica y políticamente a Madrid, es decir, los poblados circunvecinos. Ahora bien, hago mención que la poca cobertura se debe a que este artículo no tiene por interés incurrir en dicho análisis (las relaciones de producción), sino concentrarse en la actividad de traslado de productos por parte de los carreteros.

En el siglo XVI el sector campesino de Madrid se piensa que no se aglomeró directamente en la naciente villa, sino, en algunos poblados circunvecinos: Villa Conejos, Vallecas, Vaciamadrid, Campo Real, Argandas y por supuesto Aranjuez. Y en el norte en las comarcas de Fuencarral, Las Jarillas, Tres Cantos, Guadarrama y Fuente del Fresno.³ Todas estas comunas madrileñas se dedicaban a la producción agrícola especialmente la uva, fresas y aceitunas.

Hay que hacer hincapié que desde los principios de la Reconquista, el campesinado fue la base de la sociedad peninsular, producto del desarrollo de la agricultura y la ganadería que al fin y al cabo siguieron siendo la plataforma general de la economía española. Pero, a pesar de constituir dicha plataforma y de gozar la agricultura de una coyuntura favorable en los primeros decenios del siglo XVI, gracias a la política agraria de los Reyes Católicos, el labrador padeció las consecuencias de un monopolio abusivo por parte de los terratenientes y las condiciones de vida siempre fueron bajas y duras (Alegre, 1983).

Asimismo, el contexto agrícola madrileño giraba de acuerdo a la relación entre estos explotadores terratenientes y campesinos apoyados por los monarcas, los primeros dueños y señores de la tierra, en cambio los segundos unos simples siervos. Ahora bien, ¿cómo hizo el campesinado de Madrid para cultivar a pesar que los campos pertenecían a la clase alta? Los mecanismos que desarrollaron los acu-

3. Meneses, Alonso de (1576). Repertorio de caminos. Ministerio de Educación y Ciencia. Editado por Justo García Morales y Vicente Sánchez Muñoz. Madrid: Raycar impresores, 1976. www.adesalambarrar.com/documentos/itinerarios/1576-Meneses.pdf

muladores de tierra casi en toda España fue el arrendamiento a corto y largo plazo. Lo antes descrito lleva a responder la interrogante, es decir, que el agricultor se tuvo que someter a dichos dispositivos para poder producir y sostener su familia, la comarca en estudio no fue la excepción.⁴

Por otro lado, no solo la agricultura fue la base económica de Madrid del siglo XVI, también la artesanía y las manufacturas pero en menor escala. Ahora bien, la producción de la textilera madrileña fue poca, más que todo se orientó a una comercialización masiva, es decir, compra y venta de paños que se producían dentro y fuera del reino español por medio de las ferias.

La aglomeración textil en Madrid, obedeció a diversos factores: primero que la villa madrileña se había convertido en el epicentro del reino, lo cual permitió un florecimiento comercial. Y segundo, fueron los cambios que presentaron las relaciones de producción en torno a la manufactura debido a que el campesinado comenzó a ser parte de este rubro, aunado la consolidación del ciclo de producción del artesano rural (Montañés, 2012). Hay que mencionar, que la mano de obra rural inició a trabajar por su cuenta, pero con mayor frecuencia con dependencia del empresario-productor de la ciudad (Montañés, 2012).

Para cerrar esta parte, se puede decir que la villa de Madrid en comparación a otros poblados del territorio español no fue un gran productor agrícola y manufacturero. Sin embargo, este último rubro se desarrolló en la comarca de acuerdo al papel de los comerciantes y mercaderes: que traían lana, seda de Burgos, Soria, Toledo, Segovia y lino de Sevilla entre otros (Ruiz, Giménez, Armillas, & Masqueda, 1992).

2. Los carreteros madrileños: carretas y utillaje

Antes de referirse al perfil del carretero, entendiéndose este como el “que hace carros y carretas”, y “el que guía las caballerizas o los bueyes que tiran de tales vehículos” (Lacoste, 2005, pág. 13). Es decir que el concepto de carretero tiene dos significados: uno hacia la fabricación de este tipo de medio de transporte y el otro como conductor del mismo.

4. Véase *La economía española en el siglo XVI* <https://blogs.ua.es/laeconomiaenelsxvi/>

Dejando a un lado la conceptualización y centrándose en el perfil del carretero madrileño durante el siglo XVI, se hace complejo poder realizar una caracterización por la ausencia de fuentes que puedan mostrar dicho perfil. Al respecto Máximo Diago Hernando (2008) sugiere que los primeros carreteros de la villa de Madrid posiblemente fueron de las zonas de Burgos y Soria. A la vez que su oficio los caracterizó como personas nómadas y poco apegadas a la familia. No obstante, este último punto es subjetivo, puesto que hubo casos de pequeñas empresas de carretas que eran trabajadas y administradas por el padre y sus hijos. Junto al carretero, es necesario considerar dos elementos importantes dentro de la labor del traslado de mercancías: la constitución de la estructura de las carretas y su utillaje. El primero, designa la descripción de las partes del carro siendo fundamental el ganado de tipo bovino y el mular: seleccionados para tirar las carretas por su fuerte condición física.

La otra parte que se cohesionaba con los animales fue la carreta, y como plantean Ricardo de la Llave y Pilar Hernández Iñigo (2003), desde finales del siglo XV e inicios del siglo XVI en Andalucía y en el resto del reino español, las carretas que se utilizaban eran de dos tipos: de uno y dos ejes, es decir de dos o cuatro ruedas, las cuales podían ser de madera o hierro. A su vez, las carretas estaban compuestas por piezas como la lanza “llamada por lo común pértigo o pértiga, una larga vara que servía para enganchar a los animales por su parte anterior y que, unida por su extremo posterior al juego delantero del carro, servía también para darle dirección” (Llave & Iñigo, 2003, pág. 177).

Sobre el mencionado bastidor se colocaba una plataforma de madera denominada cama. “A ambos lados de la cama se disponían los limones o varas, palos redondos donde encajaban las estacas que formaban los costados de la caja del carro y que servían para sujetar las mercancías colocadas sobre la cama” (Llave & Iñigo, 2003, pág. 177). Posteriormente, se le incorporaban las ruedas por ambos lados que se sujetaban con los ejes cilíndricos de metal o madera. La tipología de la carreta antes propuesta, no solo era de uso exclusivo para los transportistas andaluces, posiblemente también fue de los medios de transporte que utilizaron los carreteros madrileños.

No solo la agricultura fue la base económica de Madrid del siglo XVI, también la artesanía y las manufacturas pero en menor escala.

**La importancia que
lograron adquirir
los carreteros
en todo el reino
condujo a los reyes
católicos Isabel
y Fernando a
promulgar una ley
de regulación de
transportes en 1498.**

En cuanto, al segundo elemento que era parte del trajín del carrito durante el siglo XVI, se pueden mencionar las barcinas, cinteros, melendas, coyundas, tomizas, y cuerdas de origen vegetal, utilizadas para atar las mercancías y para el control de los animales (Llave & Iñigo, 2003). A lo anterior, hay que agregarle los utensilios que eran necesarios para transportar y resguardar los productos, como “las alforjas, costales, fardos (o “hardas”, como a veces aparecen denominados) y sacas, realizados con telas bastas y ordinarias como la jerga, el sayal o la estopa” (Llave & Iñigo, 2003). Las primeras consistían en una especie de bolsa cuadrada con un tipo de abertura en el centro. Y las segundas, eran sacos de costales de gran tamaño. Finalmente estaban los utillajes de esparto como los cestos, canastas, tabaques y capachos. Estos últimos eran un cierto tipo de tapadera para las canastas y también se utilizaron recipientes de madera como las cajas, cajones, toneles y barriles en los cuales se transportaban vino y pescado con sal (Llave & Iñigo, 2003).

3. Las leyes que designaban obligaciones y beneficios de los carreteros

Los carreteros del reino español se lograron convertir en una pieza fundamental para la economía del reinado. De tal manera que a finales del siglo XV los Reyes Católicos instituyeron la Hermandad denominada “Cabaña Real de Carreteros, Trajineros, Cabañiles y sus derramas”.⁵ Dicho gremio, en primera instancia solo reunió a los transportistas de la zona de Burgos y Soria. Debido a la importancia que representaba la recolección de la lana del reino de Castilla, la cual, posteriormente salía de los puertos cantábricos.

Sin embargo, la institucionalización del transporte carretero por medio de la hermandad de las comunidades pinariegas, condujo a monopolizar los traslados de mercancías dentro y

5. Archivo Histórico Nacional, DIVERSOS-MESTA, 354, N.1. En adelante AHN. “Nueva Recopilación de las Leyes de Castilla”. “Tomo segundo de las Leyes de Recopilación que contiene los Libros Sexto, Séptimo, Octavo y Nono”. Concejo de la Mesta (España). Libro sexto de los carreteros del reino. “En la imprenta real de la Gaceta, a expensas de la Real Compañía de Impresores y Libreros del reino. Con las licencias necesarias. Madrid M.DCC. LXXV”. <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas/servlets/ControlServlet?accion=3&txt id desc ud=4890068&fromagenda=N>

fuera de Castilla. Lo anterior llevó a los carreteros no adscritos al gremio, a verse agraviados por la falta de contratos para el traslado de productos. Esta información me lleva a inferir que como consecuencia de lo antes descrito, los carreteros externos a la organización de Burgos y Soria se conjuntaron de forma independiente, como fue el caso de los transportistas de la villa de Madrid.

Además de ello, la importancia que lograron adquirir los carreteros en todo el reino condujo a los reyes católicos Isabel y Fernando a promulgar una ley de regulación de transportes en 1498. A dicha ley se le denominó “Ley de los carreteros del reino” en donde se estipulaban los distintos derechos y obligaciones que los transportistas tenían que cumplir. A continuación, veremos algunas de las leyes a las que se sujetaron los carreteros de la villa de Madrid y de otras partes del reino:⁶

- Que puedan andar por todos los términos de los pueblos y los daños que hicieren, las Justicias los moderen de manera que no reciban agravio.
- Que no paguen más derechos a los portazgoeros de los contenidos en el arancel, el igual que se les muestre, y sin mostrarseles no sean obligados a pagar y que no incurran en pena de descaminados y que tengan lugar señalado sin rodeo los portazgoeros se los paguen.
- Que los carreteros puedan con sus bueyes o mulas por los términos no vedados a los vecinos, guardando lo vedado, yendo, viniendo, estando y parando sin pena alguna.
- Para el reparo de las carretas puedan cortar madera de los montes por donde pasaren, y leña para guisar de comer, yendo de camino, y que no les lleven de recibo de servicio, y montazgo por llevar un buey suelto para remudar.

Es importante mencionar, que las leyes se fueron modificando con Felipe II en 1578, 1593 y Felipe III en 1600, donde no solo se enmendaba el control del transporte para la carga de mercancías, también el que se utilizaba para el tras-

6. Archivo Histórico Nacional, DIVERSOS-MESTA, 64, N.5. En adelante AHN. Ciudad Real. Copia autorizada de autos de requerimientos a los alcaldes de Ciudad Real para que guarden los privilegios a los carreteros del Pinar de Segovia. 1531. <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas/servlets/ControlServlet?accion=3&txt id desc ud=5281828&fromagenda=N>

lado de personas. En referencia a lo antes descrito, se prohibió que los coches y carrozas no circularan sino era con cuatro caballos, de igual manera no podían andar en caballo sin aldrapa.⁷

A pesar de las leyes expedidas en 1498 que rigieron a los transportistas durante todo el siglo XVI, estas no se cumplieron en su cabalidad, un ejemplo de ello fue el conflicto que se suscitó entre los carreteros de la villa de Madrid y los portazgueros en 1552. Donde los recaudadores agraviaron a los carreteros cobrando más de lo que se tenía estipulado, a la vez llevándose consigo el cobro a su casa. De igual manera, al momento de efectuar el pago del portazgo los carreteros se enfrentaron a los siguientes problemas:

Que vos otros estais en vuestras casas y donde quereis y por bien teneis e que sino vos van a buscar y pagar los derechos e portazgos y aun quel lugar donde [...] vivis e morais y estais estedes descuidado del camino por donde los carreteros an de ir e pasar dizque salis al camino a los del caminar.⁸

Lo descrito en el párrafo anterior denota que a partir de 1552, la villa de Madrid se vio obligada a enmendar los problemas de cobro de los aranceles implementando una serie de medidas: primero, se estableció que el portazguero no podía moverse del portazgo, segundo mostrar al carretero la tabla arancelaria, y tercero, no descaminar a los transportistas porque eran los únicos que suplían de productos a la villa madrileña.⁹

4. Caminos y mercancías vinculados a los carreteros de Madrid

El reino español durante el siglo XVI, según los itinerarios de Pedro Juan Villuga¹⁰ y Alonso de Meneses,¹¹ contó con una red viaria de

18,000 kilómetros aproximadamente; cuya densidad fue muy distinta según los espacios regionales. Hay que tener presente que Villuga y Meneses, dejaron fuera de sus descripciones casi todos los caminos menores, de ámbito local y comarcal. En líneas generales, ambos autores caracterizan estas vías como una red viaria irregular, con falta de ordenación, de planificación centralizada, reticulada, sin puntos o ejes focalizadores; con mayor concentración en el centro de Castilla.

Sin embargo, a pesar de lo que sugieren dichos autores sobre los caminos, los monarcas españoles intentaron que su reino contara con una red viaria adecuada desde inicios del siglo XV. Para esto se tuvo que establecer una serie de reglamentos que prefijaban que los pasajes reales debían de poseer una estructura de veinte pies (siete metros) de anchos, disponiéndose para dos vías de forma que pudieran cruzar los carros de cuatro brazadas y media (Rey, 2005). No solo ello, también la Corona designó las obligaciones de protección de los caminos a los poderes municipales, además de garantizar el buen estado de las calzadas, caminos, puertos y puentes, y si los últimos no existían se tenían que construir (Quesada, 2009).

No obstante, al finalizar el siglo XV las condiciones de las vías fueron mejorando, lo que permitió una rápida movilización de las mercancías, despertando así el interés de las personas por comenzar a viajar. Ante tal situación, los reyes católicos se vieron obligados a quitarle la carga de protección de las rutas a los poderes municipales, y asignarla a una institución que se dedicara específicamente a dicha labor. En este sentido, se estableció la “Santa Hermandad, en 1476 en Castilla y en 1487 en Aragón, que con procedimientos expeditivos tuvo que asegurar la tranquilidad de los caminos”.¹²

Ahora bien, en pleno siglo XVI con la Santa Hermandad como institución que se encargó de mantener las rutas seguras con el aislamiento de los bandidos, la Corona española bajo el reinado de Carlos I, y posteriormente con el monarca Felipe II, mandó a todas las Justicias y Consejos que se abrieran más vías, y no solo ello, que los que ya existían fueran arreglados para que los carreteros circularan con facilidad.

Al finalizar el siglo XV las condiciones de las vías fueron mejorando, lo que permitió una rápida movilización de las mercancías, despertando así el interés de las personas por comenzar a viajar.

7. AHN, DIVERSOS-MESTA, 354, N.1. Folio 151.

8. Archivo Histórico Nacional. DIVERSOS-MESTA, 240, N.38. En adelante AHN. “Traslado de real provisión mandando a los recaudadores del portazgo y otros derechos cobrarlo a los carreteros conforme a derecho”. 1552. Folio 2. http://pares.mcu.es/ParesBusquedas/servlets/ControlServlet?accion=2&txt_id_fondo=172318

9. AHN, DIVERSOS-MESTA, 240, N.38. Folio 3.

10. Villuga, Pedro Juan (1546). Reportorio de todos los caminos de España: hasta agora nunca visto. Medina del Campo: University of Toronto Library. <https://archive.org/details/reportoriodeltodo00vill>

11. Meneses, Alonso de. Op. Cit, p. 181.

12. Meneses, Alonso de. Op. Cit, p. 175.

guas, sin embargo, Máximo Diago Hernando y Miguel Ángel Ladero Quesada (2009), proponen que debido al estado de los caminos bajo el reinado de Carlos I las carretas de Bueyes cargadas con mercancías solo lograban recorrer ocho leguas diarias, por lo tanto, se calcula que los transportistas madrileños tardaban seis días en llegar a Burgos y doce en total por toda la travesía.

Las mercancías que transportaban los carreteros en torno a esta vía eran diversas, por ejemplo lana, vino, cereales y otros productos de primera necesidad que precisaban para el sustento de las familias burgalesas (Hernando, 2008). Por su parte, la población de las aldeas pinariegas de Burgos y Soria vendían en gran escala madera de pino, roble y haya (Hernando, 2008)¹⁵ a los comerciantes burgaleses y madrileños, dichas maderas eran trasladadas por los transportistas en su regreso a la villa de Madrid.

De igual manera, a finales del siglo XV e inicios del siglo XVI los trajineros madrileños en su regreso desde Burgos transportaban sal y pescado provenientes de la zona cantábrica, que luego eran distribuidos en Madrid por la modesta compañía familiar de los González de Buitrago (Fernández, 2014).

El precio del traslado de productos para este camino y el resto de trayectos resulta complejo poder proporcionarlo puesto que no se cuenta con datos suficientes, pero, según las leyes del Toro expedidas por Fernando de Aragón en 1505 y luego seguidas por Carlos I, se estipuló que el pago por adquirir los servicios de carretas era de veinte y cinco maravedís por día la carreta de bueyes y cuarenta la de acémilas, y el retorno si venían vacías solo se pagaba la mitad del precio (Quesada, 2009). Todo lo anterior, conduce a inferir que el pago estaba condicionado por las distancias y no por el tipo de productos.

4.2. El camino de Madrid con destino a Cuenca y Valencia

El recorrido hacia el sureste del reino español en donde se ubica la ciudad portuaria de Valencia, era bastante extendido e imbricado por

15. El factor fundamental que determinó el régimen de aprovechamiento forestal de este territorio fue el carácter de tierras de propiedad pública.

el cruce de los ríos. A pesar de las limitantes que presentaba el recorrido por las condiciones de los caminos y las cuestiones geográficas, el intercambio comercial entre la villa de Madrid, Cuenca y Valencia no se obstaculizó, aun cuando esto significó un aumento en el traslado de los productos, tal como sucedió en la segunda mitad del siglo XVI.

El traslado de Madrid a Cuenca y Valencia se hacía en la misma ruta con dos estaciones, la primera en Cuenca con una distancia de treinta y cinco leguas y la segunda a Valencia de setenta y tres leguas. El primer itinerario rumbo a tierra conque se iniciaba cruzando “Vallecas, Vaciamadrid, Arganda, Perales (no localizado), Villarejo (no localizado), Fuentidueña, Belinchón, y Tarancón”,¹⁶ en la última localidad los carreteros viraban al este atravesando por los poblados de “Alcazar, Carrascosa de Huete, Horcajada, Villa del Horno”¹⁷ y posteriormente llegaban a Cuenca (véase anexo 2).

En cuanto a Valencia, se seguía la primera parte de la ruta antes mencionada, a diferencia que se tomaba el rumbo hacia el sureste de Tarancón, cruzando las poblaciones de “Villarubio, Sabelize, Villar de Cañas, Huenache, Harchi, Agua Valdon (estos cinco últimos no fue posible localizarlos en el mapa), El Campillo, La Pezquera (no localizado), Pajazo (no localizado), La Fuente de Alcandete (no localizado), Utiel, Requena, Siete Aguas, Chiva”¹⁸ y luego llegaban a su destino. Es importante resaltar que los transportistas madrileños en esta travesía necesitaban descansar y lo podían hacer en una de las cuatro ventas¹⁹ que estaban en este trayecto.

En torno a lo que se producía en Cuenca, como lo plantea Ramón Carande (1977), que para 1548 dicho poblado se había convertido en uno de los centros más importantes en la producción de la lana, junto a Burgos y Soria. Pero la compra de mencionado producto, fue monopolizado por los comerciantes burgaleses que la adquirían por intermediarios. En este sentido, los carreteros madrileños entraban en la labor del traslado de la lana hacia Madrid

16. Villuga, Pedro Juan. Op. Cit, p. 110.

17. Meneses, Alonso de. Op. Cit, p. 224.

18. Meneses, Alonso de. Op. Cit, p. 109.

19. Lugares de descanso

Es importante resaltar que los transportistas madrileños en esta travesía necesitaban descansar y lo podían hacer en una de las cuatro ventas que estaban en este trayecto.

para luego llevarla a Burgos y posteriormente transponerla a los puertos cantábricos con destino a Flandes.

De igual manera, Cuenca no solo producía lana, sino que junto a Valencia movían el azafrán, anís, comino y otras especias. Lo mismo ocurría con el azúcar, especialmente los valencianos, a quienes les fue más factible por encontrarse en una zona geográficamente privilegiada como es la costa del Mediterráneo. Hay que rescatar, que la alta producción azucarera de Valencia se mantuvo compitiendo junto a la de Granada hasta 1550 gracias a los siete grandes trapiches que poseía (Carande, 1977). Lo descrito anteriormente, conduce a inferir que el traslado del azúcar hacia Madrid fue por medio de las carretas, debido que este medio de transporte permitió llevar con facilidad grandes cantidades de dicho producto cosa que no podían hacer las acémilas por el peso y la distancia.

4.3. El camino de Madrid a Toledo y Andalucía

El periplo que emprendían los carreteros hacia el suroeste del dominio español, tuvo dos destinos, el inicial hacia Toledo que era de corta distancia y el secundario hacia los reinos andaluces (Córdoba, Sevilla, Jaén, Granada). En el primer rumbo, los transportistas recorrían una distancia de quince leguas atravesando Getafe, Umanejos (no localizado), el señorío de Yllescas, Junquillos, Cabañas, Olías.²⁰

En torno al segundo destino, se partía de Toledo atravesando los poblados de Orgáz y Malagón, en esta última aldea se dividía el camino en dos partes: uno hacia los reinos de Córdoba y Sevilla, el otro rumbo a Jaén y Granada (véase anexo 3). En referencia al camino que conducía a los primeros dos reinos, para llegar a dichos territorios los carreteros cruzaban los pequeños poblados de Ciudad Real, Almodóvar, Adamuz, Alcolea (para llegar a Córdoba). Luego Escija y Carmona (llegando a Sevilla). Por el otro lado, pasaban por Carrioncillo (no localizado), Almagro, El Vilo (no localizado), Vilches, Ubeda y las ventas de Las Guarda y El Duque y por último Guardahortuna, que era el punto de desvío hacia Jaén y Granada.²¹ La lle-

gada de los carreteros madrileños a los reinos andaluces propiciaba una proximidad o la posible visita a las ciudades portuarias de Almería, Málaga, aunque Córdoba, Jaén y Granada servían como intermediarias de los productos que llegaban a estas ciudades costeras.

No obstante, los transportistas de la villa de Madrid rumbo a los reinos andaluces trajinaban especialmente cerámica proveniente de Talavera, que llegaba a Toledo y desde ahí hasta el destino sevillano. Este tipo de mercancía conseguía completar lo que no se lograba producir en la ciudad portuaria, seguidamente los productos partían rumbo a las Indias (Ortiz, 1976). Pero también desde Toledo se transportaban cueros, puesto que la producción de los mismos en Córdoba, posiblemente era insuficiente.

En cuanto a la ruta de Andalucía hacia Madrid, se trasladaban mercancías provenientes de las Indias como oro y plata. Así también, seda cruda, lana y lino de Sevilla para los telares de Toledo. Según Rafael Altamira y Crevea (1913) para 1525 Toledo consumía 435,000 libras de seda al año. Y de Córdoba se carreteaban productos agrícolas y paños (Lynch, 1993).

A la inversa, en el trayecto de Madrid a Andalucía se recorrían muchos poblados que proporcionaban productos manufacturados, tal es el caso de Ciudad Real que comerciaba mercancías ornamentales de cuero, como chaquetas y guantes perfumados con almizcle o ámbar, tanto para la zona andaluza como para Madrid, los cuales eran transportados por los carreteros madrileños (Lynch, 1993).

4.4. Caminos de Madrid a Ávila-Salamanca, Segovia-Medina del Campo y Valladolid

En la primera ruta los carreteros de Madrid tuvieron que recorrer un total de cuarenta y siete leguas, veinte y cuatro hacia Ávila y de esta última a Salamanca veinte y tres. En dicho trayecto los transportistas cruzaban los poblados de Móstoles, Navalgamella (llegaban a Ávila) y luego Santo Domingo, Peñaranda y Huerta en Salamanca (véase anexo 4).

En el otro itinerario, los transportistas recorrían un aproximado de cincuenta y cuatro leguas, veinte de Madrid a Segovia, y de Segovia

Muchos poblados proporcionaban productos manufacturados, tal es el caso de Ciudad Real que comerciaba mercancías ornamentales de cuero, como chaquetas y guantes perfumados con almizcle o ámbar...

20. Villuga, Pedro Juan. Op. Cit, p. 201.

21. Meneses, Alonso de. Op. Cit, p. 93.

a Medina del Campo veinte y uno. Finalmente de este último punto a Valladolid trece leguas. No obstante, existía otra ruta que era de corta distancia, esta iba rumbo a Manzanares, de tan solo once leguas desde el territorio madrileño (véase anexo 5). En cuanto a las poblaciones que traspasaban los carreteros en estas rutas desde la villa madrileña, eran Aravaca, Torrelodone, Guadarrama y llegaba a Segovia, seguidamente Nieva, Coca, Alcazarén, este último pueblo bifurcaba el recorrido hacia Valladolid. En otras palabras, los transportistas viraban hacia el oeste llegando a Medina del Campo y hacia el norte, todavía transitaban por Mojados hasta llegar a Valladolid (véase anexo 5).²² En cambio, hacia Manzanares solo cruzaban por “Fuencarral, Colmenar y Chozas”.²³

Los destinos a los cuales se dirigían los carreteros y que forman parte de esta ruta, al igual que la de Toledo, Córdoba, Valencia y Murcia experimentaron un rápido crecimiento en la producción de la seda en 1532, tanto de la materia prima como en su manufactura. Dicho despegue se debió a dos importantes factores: “la confirmación real de ordenanzas técnicas y laborales redactadas por las diversas ciudades españolas” y “el prohibicionismo de importaciones suntuarias y de exportaciones/importaciones de seda bruta o hilada” (Pinedo, 1998, pág. 132). Lo antes descrito, denota que con Carlos I lo que se buscó fue la potencialización del mercado interno, para generar una estabilidad en la economía textil del reino español.

Lo que no queda claro en el párrafo anterior, es si los factores de la protección sobre la seda fueron equivalentes para la lana, porque de igual forma Valladolid, Medina del Campo, Salamanca, Ávila, Segovia y Burgos eran grandes centros comerciales de ese producto (Ruiz, Giménez, Armillas, & Masqueda, 1992). No obstante, el desarrollo en torno a la seda y la lana de las ciudades de la Meseta Norte conduce a plantear la siguiente interrogante ¿Qué papel jugaron los carreteros madrileños? En respuesta, es necesario considerar que los transportistas de la villa de Madrid pudieron vincularse al traslado de la materia prima, como el producto de su manufactura, este hecho probablemente se dio gracias al frecuente traslado

de bienes de los mercaderes madrileños que asistían a la ferias de Medina de Rioseco. Por otro lado, está la hipótesis de que los carreteros de Burgos y Soria no se daban abasto en la labor de traslados hacia los puertos cantábricos y por ello el uso de los transportistas madrileños. Finalmente, hay que mencionar que los carreteros de Madrid no solo se vincularon con el traslado de textiles, también con el transporte de cereales de Segovia que para 1560 lo producía en grandes cantidades (Lynch, 1993). Dichos cereales eran acarreados hacia dos destinos; Madrid y Burgos.

4.5. Caminos de Madrid a Alcalá de Henares, Guadalajara y Zaragoza

El camino que transitaban los transportistas madrileños hacia Alcalá de Henares, Guadalajara y Zaragoza tenía una distancia de sesenta y seis leguas, siete de Madrid a Alcalá de Henares, y seis de Alcalá a Guadalajara. A partir de este último, cincuenta y tres leguas hasta Zaragoza. En dicho trayecto los carreteros pasaban por los pueblos de Torrejón, luego llegaban a Alcalá de Henares, seguidamente a Guadalajara, después por las poblaciones de “Tórtola, Hita, Padilla (no localizado), La Casa (no localizado), Miralrío, Bujalaro, Los Molinos (no localizado), Baide, Sigüenza, Fuecaliente, Medinaceli, Arcos, Huerta (no localizado), Monreal, Ariza, Alama, Ubierca, Ateca, Terrer, Calatayud, El Frasnó, Almunia, La Muela y finalmente Zaragoza” (véase anexo 6).²⁴

Si analizamos el contexto económico de este rumbo, se puede ver que los carreteros madrileños tuvieron una estrecha vinculación con las ciudades de Alcalá de Henares y Guadalajara, debido a que poseían una tradición productora de cereal; especialmente la comarca de Guadalajara, que entre 1531 y 1586 producía anualmente 10,000 fanegas entre trigo y cebada. A esto hay que sumarle las 111,770 arrobas de vino y 65,772 de aceite producidas al año entre 1575 y 1581 en las aldeas occidentales (Sánchez, 2008). Dichos productos llegaron a la villa de Madrid transportados por los carreteros, que a la vez eran contratados por los comerciantes para que prestaran su servicio. Estos también llevaban legumbres, frutas y carnes (Sánchez, 2008), algunos lienzos finos y azafrán proveniente de Zaragoza.

Es necesario considerar que los transportistas de la villa de Madrid pudieron vincularse al traslado de la materia prima, como el producto de su manufactura, este hecho probablemente se dio gracias al frecuente traslado de bienes de los mercaderes madrileños que asistían a la ferias de Medina de Rioseco.

22. Meneses, Alonso de. Op. Cit, p. 210.

23. Meneses, Alonso de. Op. Cit, p. 63.

24. Meneses, Alonso de. Op. Cit, p. 27.

CONCLUSIONES

Para finalizar este artículo, tomando en cuenta los consejos brindados por el Doctor Thomas Calvo, se concluye con una interrogante ¿Qué tanto potenció la carretería a la economía madrileña durante el siglo XVI?

La carreta como medio de transporte, fue vital para el desarrollo económico madrileño, puesto que sin esta habría sido compleja la movilidad de productos de las distintas partes del reino español hacia Madrid. Esto no significa que sin las carretas no se hubiera podido desarrollar el comercio en torno a la villa, la diferencia se encuentra en que las mercancías hubiesen demorado más en llegar a su destino, y no solo ello, también un aumento del precio de traslado y por tanto, los productos hubieran elevado sus precios.

En otras palabras, la carretería potenció la economía de Madrid y el resto del territorio español, pues la misma permitió el traslado de grandes cantidades de productos a una velocidad mayor, que los que se podía hacer con las acémilas. Asimismo, se puede decir que los carreteros también contribuyeron de cierta manera a una diversificación de productos y mejorar el comercio durante el siglo XVI.

Por otro lado, la importancia de los medios de transporte como la carreta y el oficio de carretero, siempre fue respaldado por el reino español, no solo con la aplicación de una ley que regulara su labor, también con la institución de ciertos tipos de prebendas conforme a sus trayectos, es decir, la corona autorizó para todo el reino la construcción de ventas, que eran un cierto tipo de hospedaje que contaba con espacios para la carreta y sus animales. De igual manera, los monarcas españoles les brindaron seguridad, para evitar que sufrieran atracos por parte de los bandidos, que frecuentemente merodeaban los caminos.

A pesar de los beneficios que recibían los carreteros, posiblemente su labor implicaba el distanciamiento familiar, producto de los largos trayectos que recorrían. Por ejemplo, el periplo de Madrid a Burgos demoraba doce días, porque las carretas y los bueyes solo podían recorrer ocho leguas diariamente. Pero de igual

manera, existieron pequeñas compañías de carreteros, que eran administradas por la familia.

Agradecimientos

A mis amigas, compañeras de estudio y colegas Berenice Ballesteros y Nancy Leyva “nancita” por sus gratos consejos

BIBLIOGRAFÍA

- Alegre, J. M. (1983). El campesinado y su mundo rural en la España del Lazarillo de Tormes. *Boletín AEPE, Centro Virtual Cervantes*(29), 27-38.
- Carande, R. (1977). *Carlos V y sus banqueros*. Barcelona: Editorial Crítica.
- Crevea, R. A. (1913). *Historia de España y de la civilización española*. Barcelona: Herederos de Juan Gili Editores.
- Ezquerro, A. A. (1989). *El nacimiento de una capital europea. Madrid entre 1561 y 1606*. Madrid: Turner Libros .
- Fernández, T. P. (2014). El comercio madrileño en el entorno territorial y urbano de la Baja Edad Media. (U. d. Valladolid, Ed.) *Revista de Historia Edad Media*(15), 115-133.
- Hernando, M. D. (2008). 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*(2017), 49-71.
- Lacoste, P. (Junio de 2005). Carretas y transporte terrestre bioceánico: la ruta Buenos Aires-Mendoza en el siglo XVIII. *Estudios Ibero-Americanos, XXXI*(1), 7-34.
- Lautenschlaeger, M. d. (2015). Madrid, villa para la Corte. Arqueología y Edad Moderna: transformación de la ciudad entre los siglos XVI-XVII. *Revista Historia Autónoma*(7), 29-47.
- Llave, R. C., & Iñigo, P. H. (2003). El utillaje de los transportes en la Andalucía del descubrimiento. (U. d. Sevilla, Ed.) *Historia, Instituciones, Documentos*(30), 159-179. Obtenido de <http://institucional.us.es/revistas/historia/30/06%20cordoba%20de%20la%20llave.pdf>
- Llorente, J. C. (2002). *Las culturas del trabajo en Madrid, 1500-1650: familia, ocio y sociabilidad en el artesanado preindustrial*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.
- Lynch, J. (1993). *Los Austrias 1516-1598*. Barcelona: Crítica.
- Montañés, M. Á. (Enero-junio de 2012). La industria textil y su regulación en el siglo XVI: caso particular de Toledo. *Pecunia*(14), 107-132.
- Ortiz, A. D. (1976). *Historia de España: El Antiguo Régimen, los Reyes Católicos y los Austrias*. Madrid: Alianza Editorial.

- Pinedo, L. M. (1998). Artesanía e industria. En M. Artola, *Enciclopedia de Historia de España* (Vol. I, pág. 715). Madrid: Alianza Editorial.
- Quesada, M. D. (2009). Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII. (U. C. Madrid, Ed.) *En la España medieval*, 32, 347-382.
- Rey, A. S. (Febrero de 2005). Los caminos y el transporte terrestre durante el reinado de Isabel La Católica, en su quinto centenario. *Revista de Obras Públicas*(3452), 41-52.
- Ruiz, E. M., Giménez, E., Armillas, J. A., & Masqueda, C. (1992). *La España moderna*. Madrid: Ediciones Istmo.
- Sánchez, Á. L. (2008). *La población de Guadalajara, 1500-1650*. Madrid : Universidad Autónoma de Madrid, Facultad de Filosofía y Letras. Departamento de Historia Moderna.

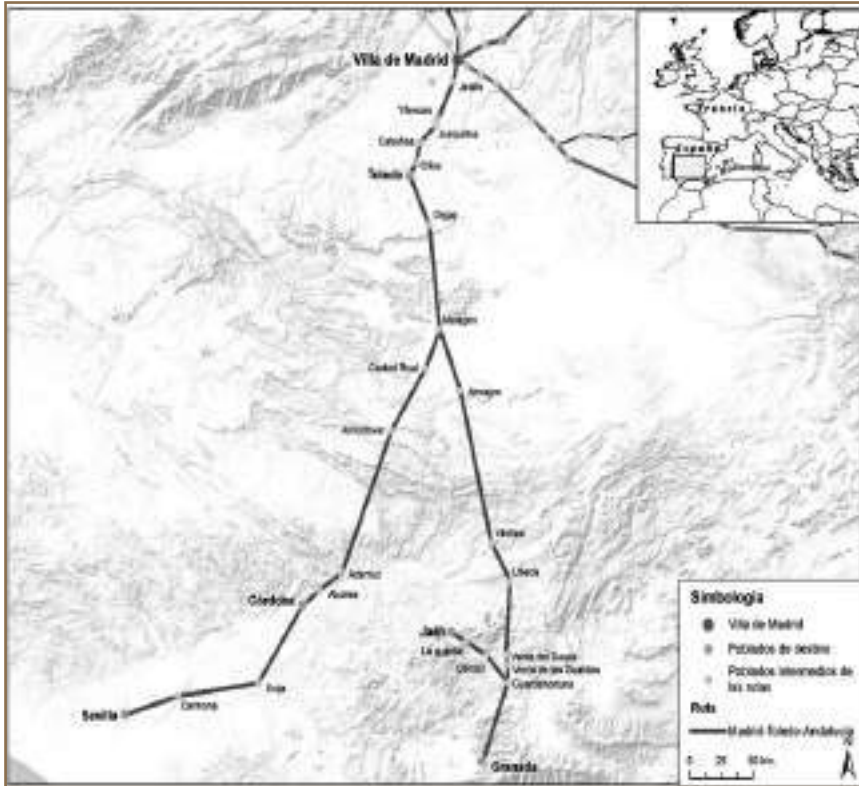
FUENTES DOCUMENTALES

- Archivo Histórico Nacional, DIVERSOS-MESTA, 354, N.1. En adelante AHN. “Nueva Recopilación de las Leyes de Castilla”. “Tomo segundo de las Leyes de Recopilación que contiene los Libros Sexto, Séptimo, Octavo y Nono”. Concejo de la Mesta (España). Libro sexto de los carreteros del reino. “En la imprenta real de la Gaceta, a expensas de la Real Compañía de Impresores y Libreros del reino. Con las licencias necesarias. Madrid M.DCC.LXXV”. http://pares.mcu.es/ParesBusquedas/servlets/Control_servlet?accion=3&txt_id_desc_ud=4890068&fromagenda=N
- Archivo Histórico Nacional, DIVERSOS-MESTA, 64, N.5. En adelante AHN. Ciudad Real. Copia autorizada de autos de requerimientos a los alcaldes de Ciudad Real para que guarden los privilegios a los carreteros del Pinar de Segovia. 1531. http://pares.mcu.es/ParesBusquedas/servlets/Control_servlet?accion=3&txt_id_desc_ud=5281828&fromagenda=N
- Archivo Histórico Nacional. DIVERSOS-MESTA, 240, N.38. En adelante AHN. “Traslado de real provisión mandando a los recaudadores del portazgo y otros derechos cobrarlo a los carreteros conforme a derecho”. 1552. Folio 2. http://pares.mcu.es/ParesBusquedas/servlets/Control_servlet?accion=2&txt_id_fondo=172318
- Meneses, Alonso de. (1576). Repertorio de caminos (Ministerio de Educación y Ciencia ed.). (J. G. Muñoz, Ed.) Madrid, España: Raycar impresores, 1976. www.adesalambar.com/documentos/itinerarios/1576-Meneses.pdf
- Villuga, Pedro Juan. (1546). Repertorio de todos los caminos de España: hasta agora nunca visto. Medina del Campo: University of Toronto Library. <https://archive.org/details/reportoriodeltodo00vill>

Página web

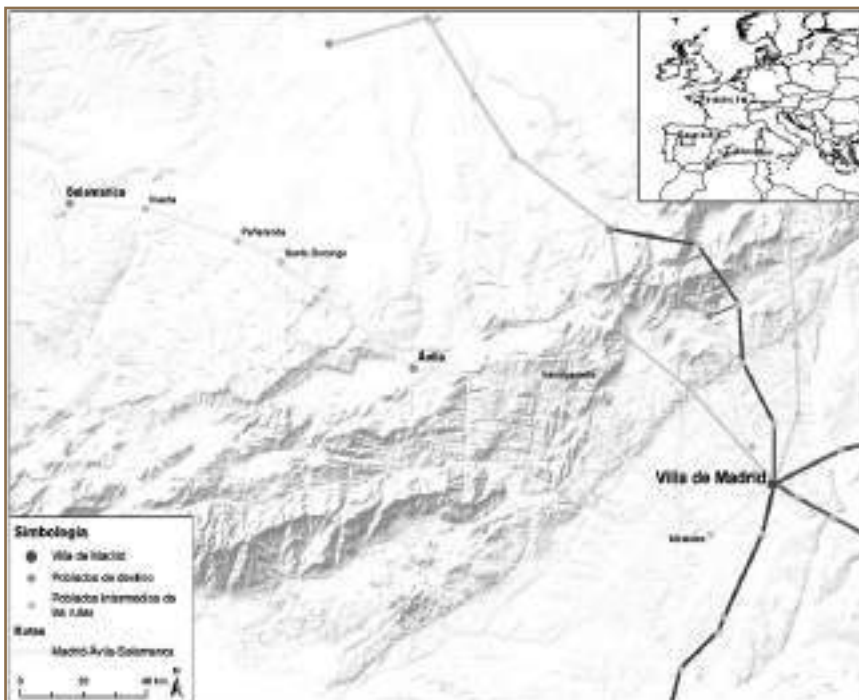
La economía española en el siglo XVI <https://blogs.ua.es/laeconomiaenelsxvi/> consultada el 26 de junio de 2018.

Anexo 3. Ruta de Madrid a Toledo y Andalucía



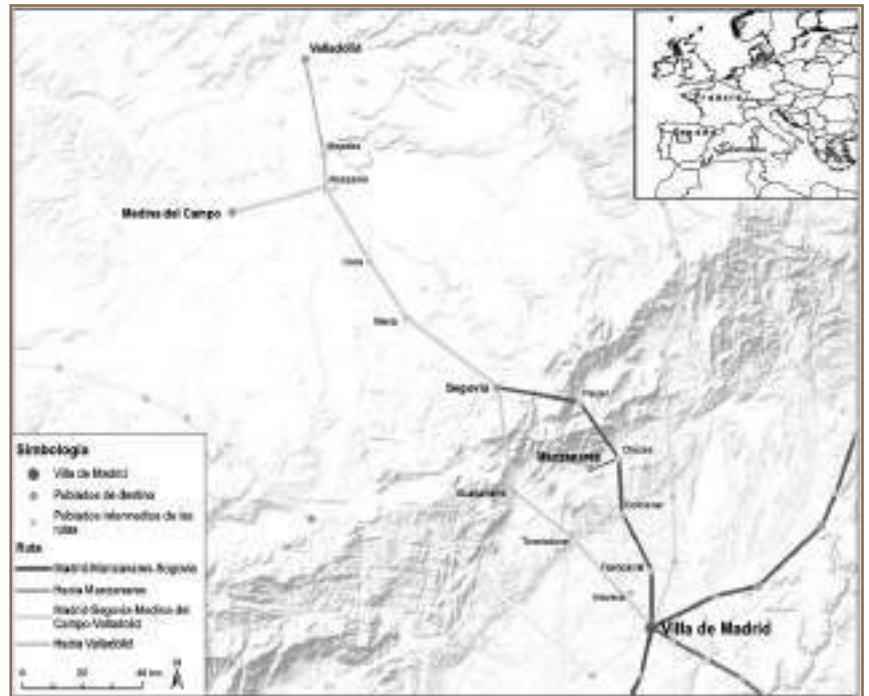
Fuente: elaboración propia con datos del Repertorio de todos los caminos de España de Pedro Juan Villuga (1546) y, el Repertorio de caminos de Alonso de Meneses (1576).

Anexo 4. Ruta de Madrid a Ávila y Salamanca



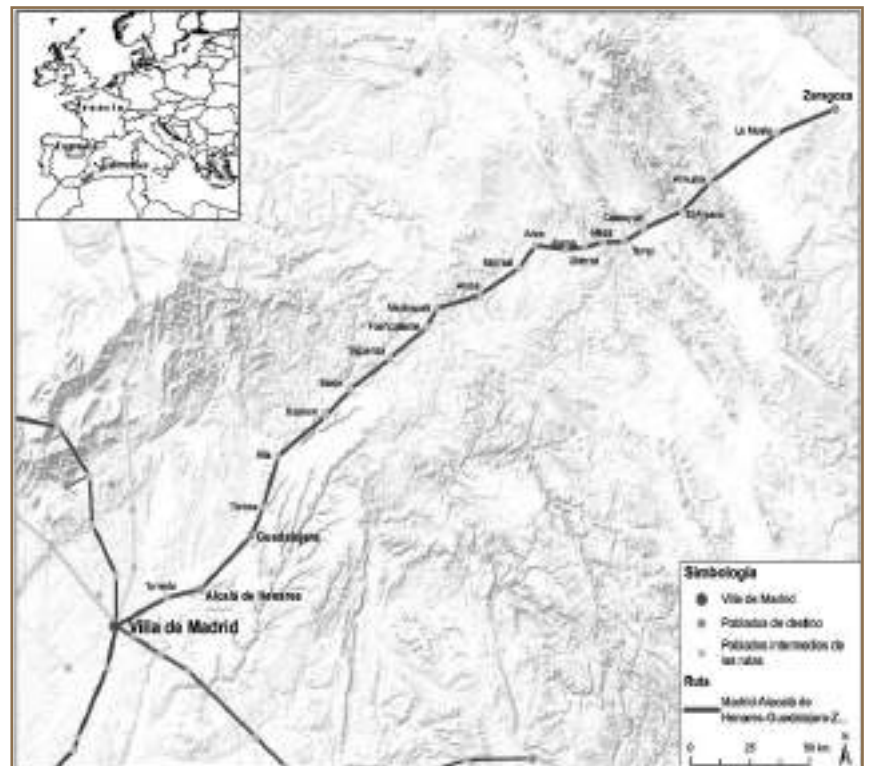
Fuente: elaboración propia con datos del Repertorio de todos los caminos de España de Pedro Juan Villuga (1546) y, el Repertorio de caminos de Alonso de Meneses (1576).

**Anexo 5. Ruta de Madrid a
Manzanares, Segovia, Medina
del Campo y Valladolid**



Fuente: elaboración propia con datos del Repertorio de todos los caminos de España de Pedro Juan Villuga (1546) y, el Repertorio de caminos de Alonso de Meneses (1576).

**Anexo 6. Ruta de Madrid a
Alcalá de Henares, Guadalajara y
Zaragoza**



Fuente: elaboración propia con datos del Repertorio de todos los caminos de España de Pedro Juan Villuga (1546) y, el Repertorio de caminos de Alonso de Meneses (1576).

