

TRANSPORTE, ECONOMÍA Y SOCIEDAD EN LA EDAD MODERNA. GÉNERO, PLURIACTIVIDAD Y RURALIDAD

TRANSPORT, ECONOMY AND SOCIETY IN THE EARLY MODERN PERIOD. GENDER, PLURIACTIVITY, AND RURALITY

Raúl Ruiz Álvarez¹

Recibido: 18/11/2024 · Aceptado: 06/03/2025
DOI: <https://doi.org/10.5944/etfv.38.2025.43411>

Resumen

En la Edad Moderna, el transporte terrestre se ve inexorablemente influenciado por las condiciones de las infraestructuras y los servicios del camino, que determinan su tipología y desarrollo; pero también por la economía y las políticas. En una sociedad donde la pluriactividad y la organización del trabajo en el seno del hogar desempeñan un papel fundamental, el transporte terrestre ha quedado marcado por una clara división sexual del trabajo que no puede, ni debe, ocultar la participación de las mujeres en la empresa arriera.

El objetivo de este estudio es reflexionar sobre cómo las categorías de género y pluriactividad, y la dicotomía entre lo rural y lo urbano influyen en el entramado de la economía y los modelos de trabajo de los hogares del transporte.

Palabras clave

Transporte; Género; Pluriactividad; Ruralidad; Empresa arriera; Edad Moderna

Abstract

In the Early Modern period, land transportation was inexorably influenced by the conditions of infrastructure and road services, which determined its typology and development; but also, by economic and political factors. In a society where pluriactivity

1. Universidad de Cádiz; raul.ruialvarez@uca.es. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0614-7428>

Este artículo se ha realizado en el marco de los proyectos del Plan Estatal de I+D+i «La transformación de la estructura de la ocupación en el largo plazo, España, 1700-1975. Las ocupaciones no agrícolas como indicador de la modernización económica» [referencia PID2021-123863NB-C21], «Familia, dependencia y ciclo vital en España, 1700-1860» [referencia PID2020-119980GB-100]; «Poblamiento y paisaje desde la Edad Media en los valles de alta montaña de los Parques Nacionales del Mediterráneo occidental: sostenibilidad, resiliencia, adaptación al medio (MonMedOcc)» [Referencia PID2023-152251NB-100]; y de las investigaciones del Grupo PAIDI HUM603 de Estudios de las Mujeres. Quiero agradecer a quienes han evaluado este artículo por sus valiosas observaciones, las cuales han sido fundamentales para su mejora y han contribuido a la apertura de nuevos interrogantes que se atenderán en futuros trabajos. Asimismo, quiero agradecer a Margarita M. Birriel Salcedo sus aportaciones.



and the organization of labor within the household played a fundamental role, land transportation was shaped by a clear sexual division of labor that cannot, and should not, obscure the participation of women in the muleteer enterprise. The objective of this study is to explore the interaction between gender, pluriactivity, and the rural-urban divide in the economic activities carried out by transportation households.

Keywords

Transport; Gender; Pluriactivity; Rurality; Muleteering Enterprise; Early Modern

.....

0. CONSIDERACIONES PREVIAS

Mi interés por las categorías de análisis del trabajo de los oficios relacionados con el transporte ha sido una constante en mi trayectoria. Estas investigaciones sobre los hogares arrieros, carreteros o las organizaciones cabañiles, entre otros, me han permitido explorar cómo las categorías de género, pluriactividad, dicotomía rural-urbano y la estructura organizativa del trabajo definen y moldean esta actividad económica². Este análisis ha generado una serie de interrogantes, particularmente acerca de la empresa arriera en comarcas rurales, siendo consciente de la imposibilidad y de lo inadecuado que sería considerar las economías rurales y urbanas de manera aislada, dado que están intrínsecamente conectadas³. Estas cuestiones parten de lo que inicialmente parecía evidente: una actividad donde la división sexual del trabajo y la complementariedad con los ciclos agrícolas están claramente definidos. Sin embargo, la diversidad en los perfiles de los hogares del transporte, junto con el impacto del territorio, las infraestructuras del camino, las industrias locales o los avances tecnológicos, invitan a una indagación más detallada. La heterogeneidad observada impulsa a seguir explorando y entendiendo las dinámicas complejas que caracterizan y condicionan estos oficios.

Así, el objetivo principal de este artículo es realizar un esquema inicial de cómo las categorías de género, la pluriactividad y los modelos de trabajo influyen en la actividad económica del transporte en la España del siglo XVIII. Para lograr este propósito, utilizo las informaciones de estudios previos y procedo al análisis de fuentes primarias. Lo hago siguiendo el magisterio de Margarita M. Birriel Salcedo para problematizar las fuentes, pues éstas no son neutras, sino que responden a un contexto de producción determinado sobre el que debemos reparar⁴; y lo hago también bajo la premisa de Ofelia Rey Castelao de que las mujeres siempre han estado en las fuentes y el problema radica en cómo se leen⁵. Asimismo, he realizado un estudio de caso centrado en el Valle de Lecrín, en el reino de Granada, una comarca que ha sido objeto de nuestras investigaciones durante una década y media y cuyos resultados sobre numerosas cuestiones: producción y consumo, artefactos, propiedad y explotación, trabajo, género y espacios, familias, mobiliario y objetos, etc. nos son de gran utilidad para estudios comparativos⁶. Esta pesquisa regional permitirá plantear interrogantes sobre los modelos de trabajo en los hogares del transporte y atenderá también a un elemento clave, la fuerza de trabajo animal, condición *sine qua non* para garantizar esta actividad.

2. Ruiz Álvarez, 2022 y 2024b.

3. Dantí y Riu, 2012: 153-179. En relación con la economía rural y el trabajo remunerado de las mujeres, en especial el de las nodrizas, la profesora Carmen Sarasúa (ed.), 2021 ha coordinado un libro de referencia que abarca el estudio de todo el territorio español. La obra analiza los salarios que las ciudades transferían al campo y el impacto de estos en los ingresos de los hogares durante los siglos XVIII y XIX, con especial atención al papel crucial de las mujeres en la economía doméstica. Véase también Sarasúa, Erdozain Azpilicueta, Hernández García, 2023: 243-371.

4. Birriel Salcedo, 2022: 91-110.

5. Rey Castelao, 2015: 183-210. Véase también la tesis doctoral de Díez Jiménez, 2020.

6. Sin ánimo de ser exhaustivo, véase www.cehval.es, así como los estudios de Birriel Salcedo, 2015; 2016; 2019; 2021 y 2023: 91-110; Birriel Salcedo, Ruiz Álvarez y García Haro, 2023; Ortega Chinchilla y García Pérez (coords.), 2017.

Por tanto, organizaré el texto en tres partes fundamentales. Primero voy a atender a la categoría pluriactividad y cómo ésta define y afecta a las actividades del transporte. En la segunda parte presentaré algunas de las cuestiones sobre mujeres, género y transporte y cómo las desigualdades influyen y estructuran dicha labor. Seguidamente, ofreceré un estudio de caso específico sobre la empresa arriera en una comarca rural, vía de comunicación entre la costa y la ciudad de Granada. Por último, presentaré algunas reflexiones finales.

1. ECONOMÍA Y TRABAJO: LA PLURIACTIVIDAD

La pluriactividad, aunque no reconocida formalmente en el Diccionario de la Real Academia Española ni en los que conforman el Nuevo Tesoro Lexicográfico, puede definirse combinando el prefijo «pluri-», que indica pluralidad, y la palabra «actividad», entendida como la capacidad de obrar o trabajar⁷. Así, se refiere a la realización simultánea de diversas actividades que contribuyen a la economía familiar y a la subsistencia, incluyendo tanto trabajos remunerados como no remunerados⁸. En este contexto, la definición de «trabajo» que aparece en el diccionario de *Autoridades* de 1739 «estrechez, miseria, y pobreza, o necesidad con que se pasa la vida»⁹, refleja bien el sentido de las múltiples actividades que se desarrollaban para cubrir las necesidades básicas, pero también los deseos de mejora social. La pluriactividad no solo es un mecanismo para sostener a las familias, sino también una fuente de identidad y prestigio social, especialmente en contextos donde muchos oficios estaban organizados y regulados a través del gremio, las ordenanzas municipales o normativas específicas como las dictadas por el protomedicato para el ejercicio de la medicina o las de los transportistas de la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros del Reino, lo que generaba un entramado de estrategias, dependencias y resistencias¹⁰. Muchos otros han pasado más desapercibidos, especialmente los relacionados con el comercio más informal, alguna industria rural y, sustancialmente, los trabajos de las mujeres y niños¹¹.

7. Sobre el concepto trabajo, véase Durán, 2003: 239-249; y López Barahona 2020: 25-48, especialmente el marco teórico sobre la perspectiva de la acumulación originaria, entendiendo el trabajo como «la producción de bienes y servicios destinados al sostenimiento de la vida, ya sea en forma de valores de uso o de valores de cambio» (p. 26).

8. Sarti, Bellavitis y Martini, 2018: 1-85; Hidalgo Fernández, 2022.

9. RAE A 1739. (Pag:312,1)

10. Solà i Parera (ed.), 2019; Nieto Sánchez, 2019: 21-54; Campos Díez, 1996; Ruiz Álvarez, 2022b: 207-224. A pesar de la rigidez normativa, Sandra Cavallo (2008) nos invita a replantearnos las categorías profesionales y a cuestionar las divisiones tradicionales. En su estudio sobre barberos, cirujanos y otros artesanos dedicados al cuidado y la apariencia personal —como sastres y tapiceros—, destaca las afinidades socioculturales que unían a estos oficios en la temprana Edad Moderna. De este modo, Cavallo revela cómo estas profesiones, aparentemente desconectadas, superaban las barreras convencionales entre ocupaciones médicas y no médicas, mostrando una realidad profesional más integrada y compleja de lo que dictaban las normas. Véase el reciente artículo de Ofelia Rey Castelao (2024) sobre el trabajo de las mujeres al margen del control de los gremios.

11. Birriel Salcedo y Arias de Saavedra Alías (eds.), 2024; Sarasúa, 2013; Ruiz Álvarez y Ortega Chinchilla, 2022: 255-284.

Este fenómeno, que abarcaba tanto actividades rurales como urbanas, refleja un modelo en el que las actividades laborales no siempre eran rígidas ni exclusivas de una determinada clase, edad o sexo, aunque estas categorías las determinasen. Se observa en los oficios del campo, en los talleres artesanales, en el cuidado de niños expósitos como inversión en una futura fuerza de trabajo, en la administración, en el mantenimiento del corral o en el hilado de la lana, pero también en la polivalencia de las tareas realizadas en el hogar, donde «se hacía de todo». Sin embargo, dentro de esta versatilidad, existían condiciones y desigualdades. Por ejemplo, los períodos de estacionalidad de muchos oficios determinaban la necesidad de múltiples trabajos para asegurar la supervivencia, aunque muchas veces fueran difícilmente clasificables.

Un aspecto fundamental de la pluriactividad en contextos rurales, sin obviar las categorías de agrovillas o ciudades rurales¹², es la influencia de las actividades agrarias sobre la economía local y comarcal. Los estudios de María José Carneiro sobre ruralidad y pluriactividad en los Alpes franceses y el campo brasileño destacan la heterogeneidad del fenómeno y su variabilidad según el contexto histórico y socioeconómico. La pluriactividad no es una categoría precisa, ya que incluye diferentes formas de combinar actividades agrícolas y no agrícolas en función de la supervivencia económica de las familias. La autora subraya la necesidad de replantear el concepto para centrarse en las condiciones de reproducción social, más que en las acciones individuales, y apunta la compleja interrelación entre trabajo agrícola y otras actividades complementarias¹³. Sin embargo, los estudios más recientes han cuestionado la idea de que la pluriactividad esté confinada al ámbito agrícola¹⁴. Investigaciones como las realizadas en Portugal sobre la pluriactividad agrícola han revelado que este fenómeno está intrínsecamente relacionado con la reestructuración capitalista y los cambios sociales. Estos estudios destacan que, aunque la pluriactividad tiene sus raíces en el ámbito rural, sus efectos y dinámicas trascienden este espacio y se integran en procesos económicos y sociales más amplios. La flexibilidad en la movilización de la mano de obra, frecuentemente vinculada a ingresos no agrícolas, ha permitido que las familias rurales se adapten a las nuevas realidades económicas sin abandonar por completo la actividad agrícola¹⁵.

De este modo, la pluriactividad, lejos de ser un fenómeno exclusivamente rural o agrícola, se inserta en procesos más amplios de transformación, lo cual exige un análisis que contemple tanto las transformaciones locales como los marcos globales de regulación. Y es que, la pluriactividad ha llegado a estar caracterizada como la combinación de la agricultura con otras actividades económicas, ya sea dentro o fuera de la explotación agrícola. Definición que dejaría fuera a la familia

12. Vilalta i Escobar, 2003: 15-43; García González y Gómez Carrasco, 2010: 255-276. Véanse también: Llopis Algelán y González Mariscal, 2006; y Marcos Martín, 1991: 273-288; 1995: 359-374.

13. Carneiro, 1996: 5-36; 1995: 52-75.

14. El debate ha estado centrado, en su mayoría, en el mundo anglosajón desde finales de la década de 1980, enfocándose en los inicios de las economías capitalistas, sin profundizar en el análisis de la era preindustrial. Un balance sobre los debates en: Evans y Ibery, 1993: 945-959. Véase también los estudios de Gasson, 1986: 364-367; 1990: 161-172, y Fuller, 1990: 361-373. Sobre género consultar Gasson y Winter, 1992: 387-397.

15. Reyes, Hespanha, Pires y Jacinto, 1990: 395-399.

de ciudad que regenta una tienda, mientras hilan por la noche, prestan dinero o transportan. Y bien es cierto que los ciclos agrícolas condicionan la estacionalidad y por tanto es inevitable que se produzcan estrategias de supervivencia en las más diversas actividades, pero no son propias únicamente de los campesinos. Por lo tanto, la pluriactividad no es solo una estrategia de supervivencia para las familias rurales, sino también un elemento clave en la acumulación de riqueza, como se ha demostrado para contextos como el de la Inglaterra victoriana, donde los agricultores combinaban diferentes actividades para adaptarse a las exigencias del mercado. En estos casos, se ha documentado que factores como el tamaño de la explotación, la estructura familiar y la densidad de población influyen de manera decisiva en la adopción de esta estrategia¹⁶.

Nicolás Shapira y Corine Maitte han realizado un cuidado llamamiento para elaborar un dossier sobre la pluriactividad en la larga duración, partiendo del marco de que, lejos de ser un fenómeno exclusivamente moderno, ha sido una constante histórica¹⁷. Aunque está asumido que esta práctica era común en sociedades rurales y urbanas, donde las personas combinaban diferentes trabajos para garantizar su subsistencia, la pluriactividad puede -y debe- analizarse en varias escalas, como a nivel individual y familiar, así como considerarla una estrategia elegida como impuesta. También puede interpretarse como una forma de resistencia al trabajo subordinado o una respuesta al deseo de acumulación de bienes y consumo¹⁸.

Este fenómeno jugó un papel crucial en la estructura económica y social de la ciudad, como se constata en la investigación sobre los artesanos de Dijon en la Baja Edad Media, donde la pluriactividad era clave tanto para las élites como para los trabajadores no cualificados, permitiéndoles estabilidad financiera a través de diversas actividades. Además, los artesanos cualificados no sólo se dedicaban a su oficio principal, sino que participaban en labores agrícolas y comerciales. Como consecuencia, la pluriactividad era vital para enfrentar las agitaciones del mercado y permitía una continuidad laboral, destacando la diversificación como estrategia común. Del mismo modo, las familias artesanas a menudo participaban en múltiples actividades, con las mujeres desempeñando un rol esencial en la gestión de estos negocios polivalentes¹⁹.

Como he señalado, la ciudad y el campo no son dos universos separados, sino totalmente conectados. Para Clément Gurvil en su estudio sobre la pluriactividad de los campesinos parisinos en el siglo XVI, esta práctica refleja tanto una estrategia de supervivencia como una oportunidad de mejora económica. Para muchos

16. Radicic, Bennett y Newton, 2017: 289-302.

17. Corine and Schapira (coords.), 2023. Call for papers «Dossier Être pluriactif : une approche dans la longue durée», para la revista *L'Homme & la Société*.

18. Canepari y Zucca Micheletto, 2011: 5-10; Canepari, 2013:15-56.

19. Pfirsch, 2002: 5-21. Véase también el estudio de caso de Dubois, 2011: 165-171 para el siglo XVIII: en Dijon, Joseph Taisand adoptó una estrategia más versátil: fue arquitecto, empresario de obras públicas, artífice, propietario de una tejería, productor de cal y autor de tratados técnicos. Esta pluriactividad le permitió consolidarse como una figura influyente entre sus clientes, especialmente la municipalidad. Su ejemplo ilustra cómo la diversificación profesional no solo asegura mayores ingresos, sino que también revela las particularidades y fragilidades de esta profesión.

campesinos, la pluriactividad era una necesidad impuesta por la precariedad, ya que la estacionalidad del trabajo agrícola y la fragilidad económica los forzaban a buscar ingresos adicionales a través de todo tipo de actividades. En estos casos, la pluriactividad se asociaba a trabajos duros y mal remunerados, como labores manuales o servicios de baja categoría. Sin embargo, para aquellos campesinos que poseían algún capital, esta diversificación profesional podía convertirse en una estrategia deliberada de inversión, permitiéndoles expandir sus actividades y asegurar su estabilidad frente a posibles contratiempos, como malas cosechas. Además, los trabajos de las mujeres, fundamentales en el sustento del hogar y claves en los modelos de trabajo, eran inevitables en la pluriactividad, contribuyendo a las finanzas familiares, ya fuera mediante labores en el comercio o en el sector textil. Gurvil destaca que la pluriactividad no solo implicaba supervivencia económica, sino que, en algunos casos, permitía a ciertos campesinos aprovechar oportunidades de crecimiento y diversificación profesional en un París en constante transformación²⁰.

En el caso de España, Agustín González Enciso resalta la importancia de esta práctica en las economías campesinas. La pluriactividad, o la combinación de diversas actividades económicas, era fundamental para los trabajadores rurales, quienes además de sus tareas agrícolas, participaban en industrias como la textil, la cerámica, la producción de carbón vegetal o la metalurgia. Enciso ofrece ejemplos concretos de esta dinámica, como en la Sierra de Cameros, donde en el siglo XVIII quienes se registran en la industria textil (21% hogares), particularmente en la fabricación de paños de lana, mantienen labores agrícolas y ganaderas. Esta pluriactividad no era vista como un complemento menor, sino como una estrategia esencial para maximizar los recursos disponibles y asegurar la supervivencia económica. Enciso también señala que esta flexibilidad se daba tanto en el entorno rural como en el urbano. En las zonas rurales, la pluriactividad estaba más vinculada a las actividades agrícolas, mientras que en las zonas urbanas las industrias artesanales y manufactureras tendían a organizarse de manera más formal, aunque también se deslocalizaban ciertas fases productivas hacia el campo, como el cardado y el hilado en la industria textil²¹. Este intercambio entre lo rural y lo urbano contribuyó a crear una economía más dinámica y conectada, donde la pluriactividad rural sostenía tanto la subsistencia familiar como la producción industrial para los mercados más amplios, cuestiones que en relación a las mujeres y el textil estudiaron en profundidad, entre otros, Serrana Rial para Galicia, Carmen Sarasúa para La Mancha, Ricardo Hernández para Castilla, José Ramón Moreno para La Rioja o Luis Garrido para Andalucía oriental²².

En el análisis de la pluriactividad en la Edad Moderna, es fundamental reflexionar en cómo varones y mujeres contribuían de manera recíproca a la economía de los hogares²³. El dossier sobre la pluriactividad en el campo catalán publicado en

20. Gurvil, 2011: 155-163.

21. González Enciso, 2020: 203-221; Ruiz Álvarez, 2023.

22. Rial García, 2003; Sarasúa, 2019:481-509; Hernández García, 2003, 2013:91-116; Moreno Fernández, 1999; Garrido González, 2019.

23. Ågren, 2016: 1-23.

2006 en la revista *Estudis d’Història Agrària* ofrece ejemplos claros en sus ocho contribuciones. Por ejemplo, las mujeres desempeñaban un papel crucial en actividades como el comercio ambulante, especialmente las *tremeninaires*, quienes vendían hierbas medicinales y otros productos como la trementina. Estas mujeres, además de aportar ingresos monetarios, establecían conexiones con mercados más amplios, contribuyendo significativamente al sustento de las familias. Mientras tanto, los hombres participaban en actividades como la producción de pega vegetal, el trabajo en la industria del corcho en Cataluña y otras tareas artesanales como la producción de hielo en Vilanna, que diversificaban los ingresos. Además, la pluriactividad también se evidenciaba en otras formas de adaptación económica. El sector pesquero en el Empordà durante los siglos XV-XVIII, por ejemplo, es un caso de cómo las comunidades costeras desarrollaron habilidades especializadas para enfrentar un entorno cambiante. Al mismo tiempo, en el Vallès Occidental, la pluriactividad campesina incluía una mezcla de actividades agrícolas y comerciales, lo que permitió a los hogares rurales adaptarse a los cambios agrarios entre 1760 y 1900. En este contexto, los varones a menudo migraban estacionalmente para participar en labores como la trashumancia de ganado o la tala de árboles, mientras que las mujeres podían migrar o permanecer en la localidad, encargándose del comercio ambulante o del cuidado de las explotaciones locales²⁴. Así, la pluriactividad no solo ofrecía soluciones inmediatas frente a las crisis, sino que también promovía la diversificación económica y, en algunos casos, impulsaba una incipiente integración en mercados más amplios, conectando las economías locales con redes comerciales regionales y globales.

En definitiva, el concepto de pluriactividad presenta importantes retos, especialmente cuando las fuentes que utilizamos, como el Catastro de Ensenada, tienden a clasificar y ordenar la estructura social en función de categorías laborales rígidas con un objetivo que, aunque eminentemente es fiscal, no deja de categorizar un orden social donde las diferencias de género, clase, capacidad e incapacidad de laborar, e incluso raza, funcionan como marcadores. Estas categorías, en la mayoría de los casos, responden a una jerarquía patriarcal que se basa en la ocupación principal del cabeza de familia varón. Sin embargo, como se ha demostrado, tanto las esposas como los menores desempeñaban un papel activo en diversas actividades productivas y en la gestión de responsabilidades, trascendiendo en muchos casos el ámbito doméstico, y hay que contar las jefaturas de hogar femeninas y los hogares no nucleares. Estas contribuciones reflejan la existencia de dinámicas familiares y laborales mucho más complejas de lo que las clasificaciones fiscales e incluso sociales sugieren. Como ha sido ya estudiado, estas actividades se extendían más allá del entorno doméstico, creando redes de colaboración y apoyo que trascendían los límites familiares tradicionales y enriquecían el tejido social de la comunidad²⁵.

24. *Estudis d’Història Agrària*, 2006. Y sobre Navarra, aunque para el siglo XIX, el artículo de Erdozain Azpilicueta, Mikelarena Peña y Paul Arzak, 2003: 155-188, cuenta con ejemplos de finales del Antiguo Régimen. Sobre el estudio de la organización del trabajo agrícola, véase Sarasúa, 2000:79-96.

25. Véanse el trabajo sobre las redes sociales y lazos familiares de un hogar arriero: Ruiz Álvarez, 2023; y sobre los modelos de trabajo en los estancos: Birriel Salcedo, 2023.

La pluriactividad, la estacionalidad y los modelos de trabajo son aspectos que actualmente estudiamos en la documentación de Francisco de Zamora, quien entre 1789 y 1790 lanzó cuestionarios para comprender la vida económica y social en distintas regiones de España. En Cataluña, el cuestionario de 146 preguntas abordaba temas como la geografía, la agricultura y la industria, y profundizaba en la combinación de labores agrícolas y artesanales, como se observa en Berga y Gironella, donde se integraban tareas agrícolas con una creciente producción textil de lana y algodón, con participación de hombres y mujeres²⁶. Para Andalucía, la documentación revela que, en el arzobispado de Granada, los campesinos utilizaban las noches de invierno y los días de lluvia para fabricar sogas, esteras, *jerpiles* y desgranar maíz, mientras que «las mujeres y niñas no trabajan en labores del campo, únicamente se las ve espigar, coger aceituna y alazor, sus ocupaciones son hilar, torcer, tejer, coser y hacer encajes, medias, calcetas y otras obras sueltas»²⁷. La estacionalidad influía fuertemente en la organización del trabajo, como en Castillo de Garcí Muñoz (Cuenca), donde los jornaleros se dedicaban a la cava y siega en primavera y verano. En cuanto a la vestimenta, las familias elaboraban prendas modestas en sus hogares y durante el invierno producían tomizas para consumo propio, destacando así una economía de autosuficiencia basada en la adaptación al ritmo de las estaciones²⁸. Del mismo modo, analizamos diferentes fuentes para Granada y Almería en el análisis sobre los trabajos de las mujeres²⁹.

Si bien la pluriactividad ha sido abordada en estudios sobre el ámbito rural o artesanal, en este trabajo nos centraremos en su aplicación al sector del transporte. Parte de la premisa de que la historiografía ha prestado escasa atención al transporte terrestre, a pesar de reconocer que, durante la Edad Moderna, este fue un factor que obstaculizaba el comercio y, con ello, el progreso de las naciones. A menudo, los estudios han enfocado las infraestructuras y los medios de transporte como las principales barreras, mientras que han dedicado aún menos investigación a las clasificaciones profesionales de los transportistas y los perfiles socioeconómicos de sus hogares. Considero que este vacío historiográfico podría deberse a la dificultad de analizar un sector laboral donde prevalece la pluriactividad, y donde el transporte suele combinarse con otras ocupaciones, como las de campesinos, tenderos o jornaleros³⁰. Por lo tanto, cuando se investigan a los transportistas, se analiza principalmente a aquellos que quedaron registrados en las fuentes, quienes en su mayoría habrían dedicado esta actividad como su ocupación principal, o al menos así lo sugieren los documentos. Sin embargo, esto no implica que fueran los únicos

26. Llobet, 1970: 25-48; Ferrer i Alòs y Serra, 1985:159-207. Véase con detenimiento la magistral tesis doctoral de Margarita López Antón (2021) sobre el trabajo de las mujeres y la reconstrucción de las tasas de actividad en Cataluña en los siglos XVIII y XIX.

27. Respuestas al Cuestionario de Francisco Zamora. PR Real Biblioteca / II/2441 PR Real Biblioteca / DIG/II/2441_E, folios 11v-12r.

28. Respuestas al Cuestionario de Francisco Zamora. PR Real Biblioteca / II/2441 PR Real Biblioteca / DIG/II/2441_E, folios 11v-12r y 26v-27r.

29. Ruiz Álvarez y Birriel Salcedo, 2024; Birriel Salcedo y Ruiz Álvarez, 2024.

30. González Enciso, 2013: 203-221. Véase el dossier publicado en la revista Magallánica: Ruiz Álvarez, 2024 (coord.): De catastrós y trabajos: el catastro de Ensenada: 450-614.

dedicados al transporte ni que el transporte fuese exclusivamente su única actividad. Máximo Diago Hernando también destaca, para la Europa Medieval, la carencia de estudios sobre la «caracterización de las personas que hicieron posible el transporte de mercancías con su trabajo»³¹. Entre las causas de este desconocimiento, coincide con nuestra tesis sobre la falta de información y la dificultad de distinguir si se trataba de verdaderos profesionales o de personas que realizaban esta actividad como complemento o medio de subsistencia.

La pluriactividad fue una característica del oficio de transportar, vinculada estrechamente a los ciclos agrarios y ganaderos, así como al comercio³². Como señala Braudel, el transporte era la segunda ocupación de millones de campesinos en Occidente, complementando las actividades de cosecha o vendimia, especialmente en invierno³³. En España, sin embargo, surgieron organizaciones especializadas, como los carreteros de Burgos-Soria, los arrieros de la maragatería o los de Tierra de Yanguas. Además, coexistieron transportistas profesionales, aunque muchos se limitaban a la fuerza de una sola bestia y su propio esfuerzo.

Hasta ahora, la historiografía ha sostenido, en términos generales, que el transporte era costoso y proporcionaba escasos beneficios a quienes lo realizaban. Braudel destaca que los transportistas, ya fueran marineros o campesinos, llevaban una vida modesta, combinando el transporte de mercancías con labores agrícolas, ganaderas o artesanales³⁴. De hecho, la pluriactividad es una característica intrínseca de la sociedad moderna, lo cual sugiere que el debate sobre la profesionalización del transporte en esta época requiere un análisis más matizado. Evaluar la profesionalidad en función exclusiva del grado de dedicación es insuficiente. El Catastro de Ensenada, como *tecnología del poder*, clasifica a los arrieros por su ocupación principal y muestra que, aunque existían diferencias regionales, estos obtenían ingresos suficientes para subsistir, como se ha comprobado en estudios sobre los hogares del transporte en el reino de Granada y el centro peninsular³⁵.

Ringrose señala que todos los muleros tenían vínculos con la agricultura y realizaban transportes solo en ciertas estaciones, por períodos de entre dos semanas y ocho meses. Existen excepciones, como los carreteros de largas distancias, quienes aprovechaban la temporada de lluvias para que sus bueyes pastaran en los valles³⁶. En esta línea, Santos Madrazo también subraya el predominio del modelo campesino-transportador frente al de los transportistas exclusivamente profesionales³⁷.

Recapitulando, la historiografía ha categorizado el transporte como una actividad complementaria, sin que el debate haya llegado hacia la consideración de oficio.

31. Diago Hernando, 2020: 39-85; 39.

32. Sobre el comercio interior en la España del Antiguo Régimen, Agustín González Enciso (2008) realizó un balance historiográfico en el que señala que «el transporte y las infraestructuras de comunicaciones es un tema que ha sido poco estudiado después del ingente trabajo de Santos Madrazo» (p. 38). Remito también Marcos Martín (1994: 187-204).

33. Braudel, 1984: 369.

34. Braudel, 2016: 448.

35. Ruiz Álvarez, 2022; 2021; 2021a; 2024a.

36. Ringrose, 1972: 66-68.

37. Madrazo, 1982: 424-427.

Sin embargo, en una economía en la que la tierra es el epicentro, los oficios, principalmente en el mundo rural, están de una forma u otra ligados a la tierra y a la familia, teniendo en cuenta que los modelos de trabajo de los hogares estaban más abiertos a la sociedad de lo que se ha estudiado hasta la fecha, donde se tejen redes sociales importantes³⁸. Junto a ello, más allá de algunas reflexiones planteadas en mi tesis doctoral, no existen estudios que reparen el desconocimiento sobre los jornaleros del transporte, es decir, esos mayorales y cabañiles de las grandes cabañas de recuas que transportaban, o esos gañanes, aperadores y mozos que componían la carretería ¿Cuál es su grado de profesionalización o de estacionalidad?

La aparición de comunidades de transporte organizadas, con privilegios reales en algunos casos, refleja la importancia de la actividad arriera, caracterizada por su alta pluriactividad y complementariedad con otras labores. Aunque visible en la documentación, esta pluriactividad resulta difícil de analizar en profundidad. Los arrieros mostraban perfiles socioeconómicos variados: desde agricultores y jornaleros que transportaban esporádicamente sin alejarse de sus tierras, hasta aquellos dedicados casi todo el año a recorrer grandes distancias o a transportar víveres perecederos a diario. Estos transportistas se dividen en tres categorías: quienes solo trabajaban por encargo, quienes además comerciaban con las mercancías y quienes combinaban ambas actividades. Máximo Diago Hernando y Miguel Ángel Ladero Quesada cuestionan la visión tradicional de los arrieros como no profesionales, sugiriendo un análisis contextualizado de dicha profesionalidad. Aunque Santos Madrazo limita esta categoría a los arrieros maragatos, Diago Hernando identifica verdaderos empresarios del transporte en Tierra de Yanguas, quienes también actuaban como mercaderes, y en la universidad de mulateros y viandantes de Castilla la Vieja, una institución aún pendiente de estudio detallado³⁹.

La importancia de la pluriactividad en el transporte queda reflejada en las descripciones de viajeros de la época. Antonio Ponz, en sus cartas, critica la falta de infraestructuras viarias en España y recoge testimonios sobre la necesidad de caminos y puentes para facilitar el trabajo agrícola, especialmente en el transporte de cosechas⁴⁰. Los arrieros de Madrid ejemplifican esta pluriactividad: según Alejandro Peris Barrios, además de transportar mercancías, también ejercían como comerciantes, subrayando la complementariedad de ambas actividades⁴¹. La Maragatería es otro caso notable. Para José Luis Martín Galindo, desde el siglo XVI, gran parte de la población maragata se profesionalizó en el transporte con bestias, inicialmente como complemento a la agricultura⁴². Este modelo permitía a los hombres dedicarse al transporte mientras las mujeres gestionaban las labores agrícolas, favoreciendo la prosperidad y la transmisión patrimonial entre generaciones. En el siglo XVIII, el Catastro de Ensenada muestra que muchos pueblos de esta región dependían

38. Ruiz Álvarez, 2023; Ågren, 2023.

39. Diago Hernando, 2005: 115-144.

40. Ponz, 1772-1794: 156.

41. Peris Barrio, 1983: 175-206.

42. Martín Galindo, 1956.

casi exclusivamente de la arriería, con una clara división del trabajo en la que los hombres se ocupaban del transporte y las mujeres de las tareas agrícolas⁴³.

En Castilla y León, Máximo Diago Hernando destaca que los arrieros de Yanguas no solo transportaban mercancías a grandes distancias, sino que gestionaban pequeñas empresas mercantiles, combinando actividades como la compraventa de bienes, el tráfico de lana y la agricultura, lo cual mejoraba sus condiciones económicas⁴⁴. En Galicia, Camilo Fernández Cortizo y Domingo L. González Lopo subrayan la importancia de la arriería como complemento económico ante la pobreza agrícola, especialmente en la Tierra de Montes, donde el 74,4% de los hogares obtenía ingresos extraagrícolas⁴⁵. Por su parte, Ángel Mato Díaz documenta cómo los arrieros del concejo de Ponga (Asturias) complementaban la agricultura con el transporte, utilizando rutas comerciales entre Asturias y León para diversificar ingresos. En Guadalajara, Tomás Gismera Velasco analiza la Cofradía de Arrieros de Atienza, cuyos miembros combinaban el transporte con el comercio de mulas, obteniendo ingresos adicionales importantes según el Catastro de Ensenada⁴⁶. Para el centro peninsular, en la antigua provincia de Ávila, donde encontramos taberneros que conducen vino como Alonso Torrejón, obligado de la taberna de Montejo de la Vega, y se registra en el oficio de tabernero⁴⁷. En el sur peninsular, José Luis Espejo Lara describe un modelo similar, donde los arrieros aprovechaban las cosechas para intensificar el transporte, especialmente en la exportación de cereales desde Málaga y Mazarrón⁴⁸. En el reino de Granada, el transporte de cereales se adaptaba a las oscilaciones de mercado y temporadas de cosecha, maximizando ingresos en épocas clave⁴⁹. Algunos casos estudiados en Andalucía son los siguientes: en localidades como Íllora y Otívar, los arrieros no eran trabajadores a tiempo completo, sino jornaleros que utilizaban sus bestias en días libres para realizar transportes⁵⁰. En Grazalema, se documenta esta pluriactividad, observándose combinaciones laborales entre arrieros y oficios como fabricantes de paños, horneros y vendedores de frutas. En Vera, el censo de 1797 registró 224 arrieros, que representaban el 3,5% de la población, con actividades complementarias tales como harineros, amos de salitre, estanqueros de vino y tenderos⁵¹. El caso de Albuñol diferencia entre arrieros permanentes y eventuales, dedicados al transporte de pescado desde la costa hasta Granada⁵². O en Gor, se observan arrieros que también ejercían como tenderos

43. Rubio Pérez, 1995.

44. Diago Hernando, 2005: 115-144.

45. Fernández Cortizo, 2008:336-339; González Lopo, 2008: 353-372.

46. Gismera Velasco, 2011-2012: 177-214.

47. Ruiz Álvarez, 2024b: 102.

48. Espejo Lara, 1985: 281-300.

49. Archivo General de Simancas (AGS), Dirección General de Rentas (DGR) 1^a Remesa, Catastro de Ensenada (CE), Respuestas Generales (RG) Íllora, Libro (L) 292, folios ff. 139r-140r; AGS, DGR 1^a Remesa, CE, RG Otívar, L 297, f. 587r.

50. AGS, DGR, 1^a Remesa, CE, RG Grazalema, L 288, ff. 566r-567v; Archivo Histórico Provincial de Granada (AHPGr), CE, RG Grazalema, L 1277, ff. 230v-231r; AHPGr, CE, L1276, Relaciones Juradas Individuales del vecindario secular de Grazalema; AHPGr, CE, C 4628-08 Relaciones juradas del vecindario secular de Grazalema. Véase también Véase también Ruiz Álvarez y Ortega Chinchilla, 2022: 255-284. .

51. Archivo Municipal de Vera, L 2176 vecindario de Vera 1797.

52. AGS, DGR 1^a Remesa, CE, RG Albuñol, L 276, ff. 214v-215r.

de especería⁵³. En otras localidades, como Zúrgena, los arrieros alternaban seis meses en el campo con seis meses en el transporte, lo que evidencia la organización temporal de las labores⁵⁴.

Las pocas Relaciones Juradas Individuales conservadas para el sur peninsular revelan que, en muchas ocasiones, el oficio de jornalero estaba asociado al transporte, lo cual incluso les otorgaba una utilidad adicional regulada. Un ejemplo claro se encuentra en las declaraciones juradas individuales realizadas por los sujetos catastrales en Santa Fe y el cortijo del Jau. En particular, entre aquellos clasificados como jornaleros, se observan numerosos casos en los que su labor dependía del uso de animales de carga para el trabajo en el campo, que incluía tareas de transporte. Por ejemplo, Francisco Campos, jornalero de Santa Fe, declara poseer una jumenta con la que trabaja, generando una producción anual valorada en 1.100 reales. De manera similar, José Sánchez reporta una cantidad equivalente. Otro caso es el del estanquero de tabacos, quien reside en una casa propiedad del concejo local con dos cuartos destinados a la venta de vino, vinagre y tabaco. Por la venta de tabaco se le asignan 40 reales y por la de vino y vinagre, 50 reales. Además, posee dos jumentos que le reportan anualmente 1.400 reales, los cuales utiliza para el transporte de vino, destinado al abastecimiento del estanco⁵⁵.

La pluriactividad incluía también el uso de carretas, especialmente entre labradores que, además de sus actividades agrícolas, utilizaban estos vehículos en el transporte. Las tensiones jurisdiccionales y la intervención de instituciones como la Real Cabaña de Carreteros reflejan la complejidad de la actividad en términos de organización y regulación en la época⁵⁶.

Estos estudios regionales, desde la Maragatería hasta Andalucía, muestran que la arriería se consolidó como un modelo económico flexible que conectaba el mundo rural y urbano a través de la pluriactividad.

2. GÉNERO Y TRANSPORTE: MODELOS DE TRABAJO

En un modelo de trabajo donde la pluriactividad es esencial, la categoría de género permite explorar cómo actúan las desigualdades en los espacios laborales, los oficios y los hogares. Es relevante investigar la participación de las mujeres en el transporte, ya sean transportistas, hijas, esposas, madres o criadas, y especialmente en el caso de las primeras, identificar sus funciones específicas: ¿eran solo transportistas o también propietarias? Además, en su rol de esposas o hijas, surge la pregunta de cuál era su estatus jurídico-social en ausencia del transportista, sobre todo para aquellas que asumían la jefatura del hogar en la práctica. Las desigualdades de clase también merecen atención, pues la situación de una viuda con propiedades y trabajadores a su cargo difiere de la de una viuda con un solo hijo arriero y un jumento como única

53. AGS, DGR 1^a Remesa, CE, RG Gor, L 288, ff. 640v-641r.

54. AGS, DGR 1^a Remesa, CE, RG Zúrgena, L 304, f. 575v.

55. AHPGr, Relaciones Juradas Individuales de Santa Fe y el Cortijo de El Jau, Cuaderno 4628-18, s/f.

56. Ruiz Álvarez, 2022b: 207-224.

propiedad. Estas desigualdades de género y clase deben analizarse en relación con la comunidad, tanto en el ámbito rural como en los barrios urbanos dedicados al transporte, donde la comunidad generaba redes de apoyo; o por ejemplo las redes de poder familiares de los maragatos en el norte. Aunque los estudios de género han avanzado en el análisis de las migraciones, gracias a los trabajos de Ofelia Rey Castelao que incluyen algunos casos de mujeres arrieras en Galicia, el género sigue siendo un enfoque pendiente en el estudio del transporte⁵⁷.

Parto de las propuestas de María Ågren para comprender el trabajo en los hogares de la Edad Moderna, basado en la necesidad de redefinir conceptos aplicados a las estructuras económicas y sociales de la época⁵⁸. En primer lugar, insisto en que todos los miembros del hogar participan simultáneamente en varias áreas productivas y comerciales, lo que dificulta identificar un empleo principal, aunque la propia sociedad ordene y clasifique. Como hemos visto en el apartado anterior, en lugar de reflejar vulnerabilidad, esta pluriactividad constituía una estrategia para diversificar ingresos y aprovechar oportunidades, manteniendo la estabilidad económica y de subsistencia de los hogares. En segundo lugar, comarto que tanto hombres como mujeres casados participan activamente en distintas actividades laborales y comparten responsabilidades económicas y sociales, desafiando la visión de un hogar jerárquico y cerrado rígidamente. Más que una estructura monolítica, el hogar funcionaba como una unidad flexible, con roles adaptados según las necesidades y oportunidades, lo que permitía a las mujeres ejercer autoridad económica y gestión de recursos, contraviniendo la idea de dependencia absoluta femenina. Por tanto, el hogar no debe ser visto como una unidad aislada, sino como una estructura abierta e interconectada con su entorno social y económico. Para prosperar, los hogares establecían vínculos con la comunidad, participaban en redes de intercambio y adaptaban sus actividades a las oportunidades externas. Así, los jefes de hogar —varones y mujeres— delegaban y compartían tareas, dispersando la capacidad económica entre los miembros de la familia y permitiendo una mayor flexibilidad. En tercer lugar, Ågren demuestra que, en general, no existían trabajos exclusivamente reservados para un solo género, salvo excepciones puntuales como el ámbito militar. Sin embargo, en el sector del transporte prevalecía una moral restrictiva que limitaba la participación femenina en rutas de media y larga distancia, estableciendo así una clara división sexual del trabajo. No obstante, el transporte no puede entenderse solo como un oficio individual; funcionaba más bien como una empresa en la que no solo el matrimonio, sino también el hogar e incluso la comunidad participan. En cuarto lugar, el estado civil influye en el tipo de trabajo realizado, por lo que puedo aseverar que habría que ampliar este concepto, pues si el estado civil es determinante, debe verse bajo el prisma de la estructura del hogar, pero también del medio y la sociedad. Es cierto que tanto las categorías de pareja de trabajo y el trabajo recíproco nos es muy útil, mucho más en el modelo arriero, pero no lo es

57. Rey Castelao, 2021; Ruiz Álvarez, 2022b: 193-198.

58. Ågren, 2023: 26-52.

menos que los hijos y las relaciones en la comunidad también⁵⁹. En este sentido queda por continuar indagando cómo los transportistas solteros y casados cabezas de casa gestionan sus recursos, del mismo modo, si hay diferencias cuando ellas son las jefas de hogar. Por tanto, estamos ante un modelo que reconoce la pluriactividad, la colaboración entre sexos y la apertura social de los hogares.

Los estudios sobre el transporte muestran una clara división binaria de género, donde las actividades de transporte suelen asignarse exclusivamente a los varones, mientras que las mujeres quedan asociadas al ámbito doméstico. Esta división no solo refleja una estructura de género, sino también una dinámica de poder en la que la posición de hombres y mujeres en la actividad del transporte y en la estructura familiar se encuentra marcada por significados sociales y económicos. La dedicación de los hogares al transporte queda evidenciada en algunos documentos que señalan cómo, en caso de viudedad, las mujeres podían llegar a ser propietarias del ganado y las carretas; sin embargo, las labores de transporte recaían en los hombres del hogar, como los hijos o trabajadores asalariados.

En el caso de la carretería, la exclusión de las mujeres de las cuadrillas es notable y consistente en los cánones morales de la época, que consideraban inapropiado que las mujeres viajaran en cuadrillas de hombres. Un análisis detallado de la Hermandad de Carreteros de Burgos-Soria, una de las principales organizaciones de transporte de mercancías en la península, muestra que de los 1.067 propietarios de carretas en quince localidades de esta hermandad (sin contar Molinos de Salduero), solo 108 eran mujeres, representando el 11,23% del total. Estas propietarias femeninas poseían 413,5 carretas, es decir, el 8,08% del total de las 4.607 carretas registradas en la hermandad. La distribución de las propiedades también evidencia una división de clase dentro de la categoría de género: mientras que únicamente nueve mujeres poseían diez o más carretas, la mayoría (81%) contaba con un número reducido de entre una a cinco carretas. En comparación, solo el 4% de las propietarias femeninas tenía más de diez carretas, una cifra significativamente inferior a la de sus contrapartes masculinas, lo que indica que las mujeres, aunque presentes como propietarias, participaban de manera limitada y con menores recursos en el sector. Pedro Gil Abad describe cómo, durante el invierno, cuando las carretas y los bueyes descansaban en las dehesas, los hombres asumían labores complementarias en la economía familiar, como la labranza junto a sus esposas, la preparación de leña y el corte de madera para la construcción y mantenimiento de las carretas. En este contexto, la reciprocidad entre el trabajo doméstico y el transporte resulta evidente, aunque cada actividad quedaba profundamente marcada por el género⁶⁰.

Este fenómeno es particularmente evidente en la comarca de la Maragatería, donde los marcadores de género y clase influían significativamente en la organización económica de los hogares y en las estrategias de transmisión de riqueza. En estos hogares, las mujeres viudas o jefas de familia podían asumir la administración del patrimonio y de los recursos, aunque su participación activa en el transporte

59. Bina Agarwal, 1999: 15-58; Birriel Salcedo, 2021: 463-491.

60. Gil Abad, 1983: 181-192.

era limitada, enfocándose principalmente en la gestión de los bienes. En los hogares arrieros de la Maragatería, las mujeres se encargaban de las actividades agropecuarias, a menudo con la asistencia de jornaleros, en lo que Laureano M. Rubio Pérez denominó un «matriarcado temporal», condicionado por estrategias familiares concretas. Rubio Pérez también estudió la contribución de los cónyuges al matrimonio, así como la dote adelantada, elementos clave en una estrategia familiar bien definida que reforzaba la riqueza y el poder económico del grupo⁶¹.

Las relaciones de poder en la Maragatería promovían un sistema endogámico de protección patrimonial, en el que las mujeres accedían al matrimonio dentro de un marco de sumisión familiar. Estaban sujetas no solo al esposo, sino también a las normas de la comunidad arriera, que vigilaba aspectos como la fidelidad y el luto, elementos que no se documentan en el sur de España, probablemente debido a diferencias de clase y a la ausencia de una organización comunitaria estructurada. Las mujeres maragatas tenían una doble misión: perpetuar el apellido y los linajes familiares, lo que implicaba un matrimonio a una edad reproductiva temprana. Esta estrategia aseguraba una unidad familiar con capacidad para mantener las relaciones dentro de la comunidad y para sostener la explotación agraria y comercial.

Aunque las mujeres no ejercían directamente el oficio de transporte en la mayoría de los casos, la ocupación arriera o carretera del marido, quien se encontraba ausente con frecuencia, les transfería el ejercicio de la jefatura del hogar. En calidad de lugartenientes, las esposas asumían la explotación de la tierra y el control de cualquier actividad económica local. Este fenómeno visibiliza un rasgo característico de la economía familiar en la Edad Moderna: la figura del doble proveedor, donde tanto el hombre como la mujer contribuían al sustento y gestión del hogar, aunque en áreas diferenciadas⁶².

En cuanto a la soledad, estudiada por Francisco García González, tampoco se ha atendido al transporte, pese a que las mujeres quedarían como jefas de hogar eventuales ante la ausencia de sus maridos, a veces durante la mayor parte del año⁶³.

En definitiva, las relaciones de género no están ausentes en la práctica de la empresa del transporte en la Edad Moderna, que exige de estudios más pormenorizados donde se comprenda esta dimensión más allá de un estéril debate sobre público-privado, y donde hay que reivindicar el papel fundamental de las mujeres en la economía de los transportistas.

3. UNA EMPRESA ARRIERA EN EL SUR PENINULAR

En este apartado voy a centrarme en una de las comarcas arrieras más destacadas del reino de Granada: el Valle de Lecrín, una región estratégicamente situada y atravesada por tres caminos de herradura que conectaban la ciudad de Granada

61. Rubio Pérez, 1995: 85 y 105.

62. Ågren, 2017: 1-23.

63. García González, 2017: 19-46; García González (ed.), 2020.

con la costa. Me adentraré en las particularidades del mercado de mulas, tomando como caso de estudio a Pinos del Valle para responder preguntas clave: ¿cómo funcionaba el mercado? ¿Quiénes participaban en el comercio de bestias? ¿Qué especies se comerciaban y cuál era su costo? ¿Qué estrategias de adquisición y gestión de recursos se empleaban en esta actividad?

El Catastro de Ensenada de 1752 refleja la pluriactividad de los habitantes de la comarca, aunque también indica diferencias marcadas según el número de bestias. Mientras algunos transportistas eran jornaleros ocasionales, otros contaban con recuas de seis a ocho bestias, consolidando un transporte profesional. En cuanto a los ingresos, estos variaban notablemente: mientras que en Pinos del Valle el promedio de ingresos por arriero era de 350 reales, en el vecino Nigüelas alcanzaba los 4.350 reales, es decir, doce veces más, lo cual impactaba directamente en la estabilidad económica y la estructura de los hogares⁶⁴.

En total, el Valle de Lecrín contaba con 242 arrieros de una población de 2.785 vecinos, distribuidos en 11 de las 18 localidades, con un promedio de 955 reales de vellón por arriero, una media similar a la del reino de Granada. A nivel ganadero, el censo de 1752 registró 1.585 caballerías: 57 caballos, 345 mulas y 1.173 asnos, de los cuales más de un tercio se dedicaban al transporte profesional. Estos animales también complementaban las actividades agrícolas y otras labores del hogar, mostrando la versatilidad y el aprovechamiento de recursos en esta economía de base agropecuaria y de transporte⁶⁵.

No me detendré más en las cifras, para centrar la atención en cómo obtienen el medio esencial para su trabajo, al que, además, deben mantener. Para ello he utilizado el Catastro del marqués de Ensenada y he vaciado toda la información de la notaría de Antonio Martínez de Almazán y Pedro Sánchez de Molina entre 1752 y 1761, correspondiente a Pinos del Valle. En la misma he seleccionado 36 protocolos notariales (31 cartas de obligación de Pago, 2 inventarios, 2 tasaciones de bienes y una carta de capital), que nos proporcionan información sobre las actividades comerciales o transacciones patrimoniales en las que aparecen bestias⁶⁶.

El papel de las caballerías en las labores agrícolas y el transporte fue fundamental, incluyendo el uso de su fuerza en molinos de sangre en almazaras⁶⁷. Esto impulsó la especialización de tratantes de ganado, conocidos como marchantes o mercaderes de mulas, quienes se dedicaban a la compra-venta de estos animales. Según el Catastro de Ensenada, en la ciudad de Granada solo se registran tres tratantes de equinos: Francisco Fiñanes (3.300 reales de vellón anuales), Juan Suárez de Moya (4.400 reales) y Pedro Garrido (1.100 reales). No obstante, documentos notariales revelan la existencia de otros tratantes en Granada que, además de su actividad local, realizaban transacciones en ferias y pueblos vecinos, posiblemente registrados

64. Ruiz Álvarez, 2024b: 61-101.

65. *Censo ganadero de la Corona de Castilla de 1752*, Tomo I (INE, 1752).

66. Las referencias de los protocolos citados en este apartado son: Archivo Histórico de Protocolos de Granada. Distrito Órgiva, Pinos del Rey (1752-1761), Notaría de Antonio Martínez de Almazán y Pedro Sánchez de Molina. Folios: 7r-8v; 13r-v; 158r-v; 159r-v; 205r-v; 78r-v; 79r-v; 80r-v; 81r-v; 82r-v; 85r-v; 86r-v; 89r-v; 421r-424r; 466r-468v; 472r-v; 528r-v.

67. Birriel Salcedo, 2015b: 39-69.

bajo otros oficios en el Catastro. Los marchantes de mulas documentados en cartas de obligación de pago incluyen, en 1752, a Juan de la Fuente; en 1753, a Antonio Barcia, Antonio de la Barca y asociaciones como las de Blas Fernández Varela, José Caraballo, y Alberto García; en 1755, la compañía de Juan Suárez de Moya; en 1756, Antonio de la Barca y Manuel Muñoz; y en 1759, Alonso Rebollo.

Se plantea la cuestión de cómo se llevaba a cabo la compra-venta de bestias en el Valle de Lecrín, dado que en la respuesta a la vigésima novena pregunta del Interrogatorio de la Letra A no se mencionan ferias en los pueblos que atravesaba el camino real de Granada a Motril. Es posible que estos tratantes comerciaran con otros productos o incluso con carne, lo que sugiere que podrían visitar regularmente distintos pueblos para realizar sus transacciones. Sin embargo, los registros notariales indican que la compra-venta de mulas ocurría en fechas específicas.

Por ejemplo, el 15 de mayo de 1753 se emitieron 14 cartas de obligación de pago, de las cuales nueve correspondían a Antonio de la Barca, dos a Antonio de Barcia, y otras a los mercaderes Blas Fernández Varela, José Caraballo, Alberto García, Francisco García, Juan Suárez de Moya y Francisco Trinanes. Asimismo, el 12 de mayo de 1755, se registraron nueve cartas de obligación, todas a nombre de Juan Suárez de Moya y Compañía.

Estos datos sugieren que los marchantes visitaban el valle anualmente para efectuar la compra-venta de mulas. No obstante, los habitantes del Valle de Lecrín también podían desplazarse a otras localidades en busca de equinos, ya que, si su economía dependía de estos animales, era crucial reemplazarlos rápidamente en caso de pérdida.

Las cartas de obligación de pago formalizaban deudas por la compra de mulas, generalmente fraccionadas en tres pagos anuales y garantizadas con hipotecas sobre el animal y bienes raíces. Estos acuerdos podían ser entre vecinos, como Francisco Márquez Orce y Francisco de Olea, o incluso dentro de familias, como Basilio de Reyes, quien asumió la deuda de su padre. En el Valle de Lecrín, las transacciones de mulas solían incluir una o dos bestias, mayormente gallegas, aunque también había mulas romas y castellanas, diferenciadas por su cruce y aptitudes para el trabajo. El precio promedio de estos animales rondaba los 900 reales, aunque algunas mulas alcanzaban valores mucho mayores, como el mulo de 2.275 reales adquirido por Laura Pareja. Los inventarios y cartas de capital también registraban estos animales y sus aparejos, reflejando su valor dentro del patrimonio familiar, como el mulo de Juan de Morillas valorado en 1.200 reales al momento de su matrimonio o los bienes de José Delgado Medina, entre los que se contaban varios mulos y jumentos con sus respectivos aparejos.

Esta documentación refleja que la participación familiar y comunitaria en la adquisición de bestias, con el 56,3% de las cartas realizadas de manera individual y un 19,3% por cónyuges. Para comprender el modelo de empresa arriera tenemos que tener en cuenta el modelo de negociación propuesto por Bina Agarwal, que considera el género, las dinámicas familiares y la comunidad como factores inseparables. Tradicionalmente, el transporte ha estado dividido según el género: el hombre realiza la actividad mientras la mujer queda a cargo del hogar, actuando como suplente del esposo. Esto refuerza desigualdades en las capacidades atribuidas

a hombres y mujeres, basadas tanto en creencias biológicas como en construcciones culturales, perpetuando patrones de conducta y estereotipos. En el contexto de la sociedad del Reino de Granada, y más ampliamente en Europa, las normas morales limitaban la participación pública de las mujeres «honradas,» excluyéndolas de actividades como el transporte. Sin embargo, el caso de la comarca de la Maragatería constituye una excepción, ya que las esposas asumían responsabilidades en la consolidación de estrategias familiares y trabajos agroganaderos con la ayuda de jornaleros, dada la ausencia de sus esposos transportistas. Aunque reconocemos la desigualdad de género en la distribución de actividades, es evidente que, además de asumir algunas funciones en ausencia del transportista, las mujeres (especialmente las esposas) participaban activamente en la economía de transporte, más allá de las dinámicas de negociación intrafamiliar o de los roles adquiridos social o legalmente en ausencia del hombre. Las cartas de obligación, en las que ambos cónyuges asumen la deuda, demuestran que las mujeres intervenían en la negociación no solo en el ámbito doméstico, sino también en actividades externas. Aunque el Catastro de Ensenada tiende a presentar una imagen de unidad doméstica controlada por el «cabeza de familia», la gestión de recursos revela una mayor complejidad que supera el ámbito familiar. En este marco de negociación, género y edad otorgaban ventajas a algunos miembros sobre otros. En Pinos del Valle, los matrimonios compartían la responsabilidad de las deudas en un régimen de igualdad legal, aunque prevalecía el nombre del hombre en los documentos. Ejemplos de esta participación conjunta incluyen a Andrés Delgado y su esposa, Teodora Espejo, quienes se comprometieron a pagar 1.050 reales al marchante Antonio de la Barca por un mulo gallego cerril, y a Felipe de Lara y Ana María de Espinar, que acordaron pagar 775 reales al mismo comerciante por otro mulo gallego.

Otro indicador de la presencia de pequeñas empresas familiares en la adquisición de bestias es el porcentaje de padres e hijos que asumen conjuntamente el pago de las mismas, representando un 16,2% de los casos. Ejemplos incluyen a Melchor de Cava y su hijo José de Cava, que se comprometieron a pagar 870 reales a Francisco Trinanes, comerciante de mulas en Granada, por un mulo gallego cerril; y a Francisco Ruiz menor y su padre, Francisco Ruiz, quienes acordaron pagar 1.100 reales a Antonio de Barca por un mulo gallego cerril de dos años.

Además, las mujeres jefas de hogar también participaban activamente en estas transacciones, como es el caso de Laura Pareja, viuda, quien, junto a su hijo Andrés Rodríguez, asumió el pago de 2.275 reales a comerciantes de mulas de Granada.

Por último, puede identificarse una tercera categoría, correspondiente a vínculos de vecindad o parentesco más allá de las relaciones directas de padres-hijos y matrimonios. Este grupo, que representa un 6,5%, incluye casos como el de Luis Pérez, su madre Ana de Molina y Francisco Medina Martín, todos vecinos de Pinos del Valle, quienes se comprometieron a pagar 775 reales a Antonio de la Barca por un mulo gallego cerril. Otro ejemplo es el de doña María Delgado, viuda, y Andrés Ramón, quienes acordaron pagar 1.150 reales a unos marchantes de bestias por un mulo gallego.

4. REFLEXIONES FINALES

No estoy en disposición de plantear conclusiones asertivas, pues este artículo plantea más preguntas que soluciones. Sin embargo, me gustaría compartir algunas reflexiones finales a modo de conclusión.

En primer lugar, este estudio subraya la importancia de redefinir las categorías para analizar el trabajo en la Edad Moderna, considerando aspectos como la pluriactividad, el género, la clase y el hogar como modelo de trabajo. Este enfoque permite comprender cómo las actividades económicas se desarrollan en hogares que funcionan como empresas, desafiando así los límites de los sectores tradicionales.

En segundo lugar, la necesidad de problematizar las fuentes históricas se hace evidente, ya que estas no deben interpretarse desde categorías únicas o singulares, sino entendidas como instrumentos que ordenan y clasifican categorías que en la realidad actúan en múltiples dimensiones y que, en muchos casos, difuminan la separación entre lo agrícola, lo comercial y lo artesanal.

En tercer lugar, resulta crucial reconocer la interdependencia entre el ámbito rural y urbano. Aunque el transporte y el campo están intrínsecamente relacionados, no menos lo están las actividades comerciales que forman parte del entramado económico de estos hogares. De hecho, no podemos concebir una empresa de transporte sin una red que atraviesa tanto a los hogares humildes como a las grandes organizaciones de transporte que emplean a jornaleros como cabañiles, jabarderos y mozos. Esta interdependencia económica refleja una complementariedad que sostiene tanto la subsistencia como la expansión económica.

En cuarto lugar, se propone un modelo de trabajo en el que, a pesar de las desigualdades de género, tanto mujeres como varones contribuyen activamente a la empresa, aunque con actividades y responsabilidades diferenciadas. Esta colaboración se da dentro de una estructura social en la que los hogares, más allá de ser unidades aisladas, están integrados en redes de apoyo familiar y de vecindad, las cuales fortalecen su estabilidad y les permiten afrontar retos. Las mujeres, en particular, aunque muchas veces relegadas en los registros oficiales, desempeñan un papel esencial en dicha empresa especialmente en períodos de ausencia masculina debido a labores de transporte.

Para finalizar, considero pertinente esbozar algunas preguntas e hipótesis de trabajo en las que actualmente me encuentro inmerso. Sin ser exhaustivo: a) es necesario indagar e intentar establecer los grados de concepción de la pluriactividad en diferentes contextos como la industria textil, el taller artesanal, el ámbito rural-urbano o los hogares. Si bien las fuentes suelen establecer una ocupación principal al cabeza de casa, lo que refleja en cierta medida una categorización rígida dentro de la sociedad, es crucial examinar los distintos grados de ocupación y sus propósitos. ¿Se trata de una estrategia destinada a alcanzar un umbral mínimo de subsistencia, o responde más bien a la optimización de una coyuntura familiar o vital específica?; b) hay que pensar en cómo la pluriactividad puede responder a diversas motivaciones, tales como la obligación, la complementariedad o una determinada concepción de vida. Un ejemplo ilustrativo se encuentra en la conducción del carbón a Madrid durante el siglo XVIII. Los alcaldes de las villas y lugares de la jurisdicción de

Ávila informaban a la Junta de Abastos de Madrid sobre la escasez de carreteros profesionales, señalando que los labradores disponían de carretas, pero que, durante la época de la cosecha del pan, su labor agrícola era prioritaria sobre otras demandas. Esto indica que, en ocasiones, los labradores se veían obligados por las autoridades a actuar como transportistas de carbón, lo que evidencia una forma de pluriactividad forzada por las circunstancias⁶⁸. La pluriactividad en estos contextos refleja cómo las personas adaptaban sus actividades económicas en función de las demandas y oportunidades del entorno. Mientras que algunos labradores asumían roles adicionales por obligación, otros lo hacían como una estrategia para aumentar o diversificar sus ingresos o para aprovechar oportunidades específicas; c) todo lo anterior nos lleva a considerar que el territorio influye y determina. Más allá de los ciclos agrarios o ganaderos, factores como las precipitaciones condicionan la disponibilidad de agua para el funcionamiento de los artefactos productivos. Asimismo, las condiciones geográficas determinan la organización de trabajo, pues imponen restricciones y oportunidades a las estrategias de los hogares; d) del mismo modo, hay que estudiar cómo impacta la pluriactividad en la economía familiar, particularmente en lo relativo a los salarios y las regulaciones fiscales. Si bien resulta evidente que esta diversificación laboral repercute en los ingresos y la supervivencia económica de los hogares, aún queda por dilucidar de qué manera lo hace y con qué efectos. Aunque la investigación en este ámbito presenta dificultades metodológicas significativas, su abordaje permitirá desentrañar los mecanismos que estructuran la complementariedad económica dentro de los hogares. Este análisis también contribuirá a superar interpretaciones tradicionales que asumen un modelo rígido en el que el cabeza de familia desempeña un único oficio, mientras que los demás miembros complementan su ingreso mediante actividades secundarias. La pluriactividad, lejos de ser una mera respuesta a la necesidad, se inscribe en una lógica más amplia de optimización de recursos y adaptación a un orden económico y social en constante transformación. Como se ha señalado, todas las actividades tienden a complementarse entre sí, lo que obliga a replantear las narrativas sobre la especialización laboral y el papel de la familia en la economía.

En definitiva, este trabajo invita a un análisis más amplio y profundo de las actividades económicas en la Edad Moderna, incorporando nuevas categorías y métodos que en el marco de la pluriactividad aborden la participación de cada integrante del hogar en el sostenimiento de la economía familiar.

68. Actualmente estoy estudiando el amplio expediente: Archivo Histórico Provincial de Ávila, Corregimiento de Ávila, Conducción de Carbón a Madrid, 1775.

BIBLIOGRAFÍA

Agarwal, Bina, «Negociación y relaciones de género dentro y fuera de la unidad doméstica», *Historia agraria: Revista de agricultura e historia rural*, nº 17 (1999): 13-58.

Ågren, Maria, «Introduction: Making a Living, Making a Difference», en Maria Ågren (ed.), *Making a Living, Making a Difference: Gender and Work in Early Modern European Society*, Oxford, Oxford University Press, 2017: 1-23.

Ågren, Maria, «Households», en Catriona Macleod, Alexandra Shepard, y Maria Ågren (eds.), *The Whole Economy: Work and Gender in Early Modern Europe*, Cambridge, Cambridge University Press, 2023: 26-52. Consultado el 2 de noviembre de 2024.
DOI: <https://doi.org/10.1017/9781009359344>

Birriel Salcedo, Margarita M., «Género y espacio doméstico: La casa rural en el siglo XVIII», en María Elena Díez Jorge (ed.), *Arquitectura y mujeres en la historia*, Ediciones Síntesis, 2015: 305-339.

Birriel Salcedo, Margarita M., «Tecnología, conocimiento y propiedad. Los molinos de aceite en el Reino de Granada (s. XVIII)», *Chronica Nova*, nº 41 (2015b): 39-69.

Birriel Salcedo, Margarita M., «¿Un consumo imprescindible? El traje femenino en las Cartas de Capital del Valle de Lecrín (1730-1770)», *Estudios Humanísticos. Historia*, 15 (2016). Consultado el 2 de noviembre de 2024. DOI: <https://doi.org/10.18002/ehh.voi15.5044>

Birriel Salcedo, Margarita M., «Ellas gobiernan la casa: Jefaturas de hogar femeninas en el Valle de Lecrín (s. XVIII)», *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 31 (2019): 57-82. Consultado el 2 de noviembre de 2024.
<https://www.cehgr.es/revista/index.php/cehgr/article/view/235>

Birriel Salcedo, Margarita M., «Género, matrimonio y riqueza en la España moderna», en García González, Francisco (ed.), *Familias, trayectorias y desigualdades: estudios de historia social en España y en Europa, siglos XVI-XIX*, Madrid, Sílex, 2021: 463-491.

Birriel Salcedo, Margarita M., «Género y mujeres en el Catastro de Ensenada», en Marín Sánchez, Marta, y Birriel Salcedo, Margarita M. (coords.), *Problematizar el Catastro: Debatiendo sobre cómo el siglo XVIII contaba personas y territorios*, Granada, Comares, 2022: 91-110.

Birriel Salcedo, Margarita M., «Género, trabajo y hogares: Los estancos del tabaco», en Imízcoz Beunza, José María, Esteban Ochoa de Eribe, Javier, y Artola Renedo, Andoni (eds.), *Los entramados políticos y sociales en la España Moderna: Del orden corporativo-jurisdiccional al Estado liberal*, Fundación Española de Historia Moderna, 2023: 1759-1770.

Birriel Salcedo, Margarita M., Ruiz Álvarez, Raúl, y García Haro, Rebeca, «Oro y perlas para el vestir campesino», en López-Guadalupe Muñoz, Miguel Luis (ed.), *Vidas desveladas: Cotidianidad y disciplinamiento social en la Monarquía Hispánica*, Granada, EUG, 2023: 515-538.

Birriel Salcedo, Margarita M. y Arias de Saavedra Alías, Inmaculada (eds.), *Mujeres, género y trabajo en la Edad Moderna*, Madrid, Sílex, 2024.

Birriel Salcedo, Margarita M. y Ruiz Álvarez, Raúl, «Noticias dispersas, poca investigación: Los trabajos de las mujeres en la provincia de Granada (1450-1808)», en Birriel Salcedo, Margarita M. y Arias de Saavedra Alías, Inmaculada (eds.), *Mujeres, género y trabajo en la Edad Moderna*, Madrid, Sílex, 2024.

Braudel, Fernand, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*, Tomo I, Madrid, Alianza Editorial, 1984.

Braudel, Fernand, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, 2 tomos, México, Fondo de Cultura Económica, 2016.

Campos Díez, María Soledad, *El Real Tribunal del Protomedicato castellano (s. XV a XIX)*, tesis doctoral, Universidad de Castilla-La Mancha, 1996.

Canepari, Eleonora, «Structures associatives, ressources urbaines et intégration sociale des migrants (Rome, XVI^e-XVII^e siècle)», *Annales de démographie historique*, 124 (2013): 15–56. Consultado el 2 de noviembre de 2024. DOI: <https://doi.org/10.3917/adh.124.0015>.

Canepari, Eleonora y Zucca Micheletto, Beatrice, «Le travail comme ressource: parcours individuels, mobilité et stratégies économiques dans les villes d'Ancien Régime», *Mélanges de l'École française de Rome - Italie et Méditerranée modernes et contemporaines* [En línea], 123-1 (2011): 155–163. Consultado el 18 de octubre de 2024. DOI: <https://doi.org/10.4000/mefrim.588>

Carneiro, Maria José, *Les Paysans des Sept Laux: la construction d'un nouvel ordre social*. Tesis de doctorado, París, EHESS, 1993.

Carneiro, Maria José, «Pluriatividade no Campo: o caso francês», *RBCS/Anpocs*, 11/32 (1996). Consultado el 2 de noviembre de 2024. <https://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/brasil/cpda/estudios/onze/zezeII.htm>

Carneiro, Maria José, «Sociabilidade e Modernização em uma aldeia dos Alpes», *Comunicações em Antropologia Social, PPGAS-MN/UFRJ*, n. 6 (1996b).

Carneiro, Maria José, «Ruralidade: novas identidades em construção», *Estudos Sociedade e Agricultura*, 11 (octubre 1998): 53–75. Consultado el 2 de noviembre de 2024. <https://revistaesa.com/ojs/index.php/esa/article/view/135>.

Cavallo, Sandra, *Artisans of the Body in Early Modern Italy: Identities, Families and Masculinities*, Manchester, Manchester University Press, 2008.

Dantí i Riu, Jaume, *La diversidad agraria en la España moderna: Campo, campesinos y actividades productivas*, Fundación Española de Historia Moderna, 2012. Consultado el 2 de noviembre de 2024. DOI: <http://doi.org/10.20350/DIGITALCSIC/11148>.

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): 347–382. Consultado el 2 de noviembre de 2024. <https://revistascientificas.us.es/index.php/HID/article/view/4953>.

Diago Hernando, Máximo, «Los profesionales del transporte de mercancías por las rutas terrestres de la Corona de Castilla en la Baja Edad Media», en Jesús Ángel Solórzano Telechea y Fernando Martín Pérez (coords.), *Rutas de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la Baja Edad Media: movilidad, conectividad y gobernanza*, Madrid, Ediciones La Ergástula, 2020: 39–85.

Diago Hernando, Máximo y Ladero Quesada, Miguel Ángel, «Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII», *En la España Medieval*, 33 (2010): 347–382. Consultado el 2 de noviembre de 2024. <https://revistas.ucm.es/index.php/ELEM/article/view/ELEM1010110347A>

Díez Jiménez, María Isabel, *Mujeres y economía en la Edad Moderna: las tierras de Guadix y Baza (1482-1571)*, Tesis doctoral, Universidad de Granada, 2020. Consultado el 2 de noviembre de 2024. URL: <http://hdl.handle.net/10481/64650>.

Durán, María Ángeles, «El trabajo no remunerado en la familia», *Arbor* [En línea], 176/694 (2003): 239–267. Consultado el 9 de noviembre de 2024. <https://arbor.revistas.csic.es/index.php/arbor/article/view/727>

Dubois, Sylvie, «La pluriactivité dans les métiers du bâtiment dijonnais : l'exemple de Joseph Taisand (1723-1785)», *Mélanges de l'École française de Rome - Italie et Méditerranée* [En línea], 123-1 (2011): 155–163. Consultado el 18 de octubre de 2024. DOI: <https://doi.org/10.4000/mefrim.588>

modernes et contemporaines [En línea], 123/1 (2011). Publicado el 12 de marzo de 2013, consultado el 7 de noviembre de 2024. <http://journals.openedition.org/mefrim/602>

Espejo Lara, Juan Luis, «La arriería en Málaga en época de los RR.CC», *Baética: Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, nº 8 (1985): 281-300.

Evans, N. J., y Ilbery, B. W., «The Pluriactivity, Part-Time Farming, and Farm Diversification Debate», *Environment and Planning A: Economy and Space*, 25/7 (1993): 945-959. Consultado el 10 de noviembre de 2024. DOI: <https://doi.org/10.1068/a250945>

Fernández Cortizo, Camilo, «Arrieros y traficantes en la Galicia rural de la época moderna», *Ohm: Obradoiro de Historia Moderna*, nº 17 (2008): 336-339. Consultado el 15 de septiembre de 2024. DOI: <https://doi.org/10.15304/ohm.17.459>

Ferrer i Alòs, Llorenç, y Serra, Roser, «Un quèstionari de Francisco de Zamora (1789)», *Estudis d'història agrària*, nº 5 (1989): 159-207. Consultado el 9 de noviembre de 2024. <https://raco.cat/index.php/EHA/article/view/99614>

Fuller, Antony M., «From part-time farming to pluriactivity: a decade of change in Rural Europe», *Journal of Rural Studies*, 6/4 (1990): 361-373. [https://doi.org/10.1016/0743-0167\(90\)90049-E](https://doi.org/10.1016/0743-0167(90)90049-E)

García González, Francisco, «Mujeres al frente de sus hogares. Soledad y mundo rural en la España interior del Antiguo Régimen», *Revista de Historiografía (RevHisto)*, 26 (2017): 19-46. Consultado el 9 de noviembre de 2024. <https://e-revistas.uc3m.es/index.php/REVHISTO/article/view/3697>

García González, Francisco (ed.), *Vivir en soledad. Viudedad, soltería y abandono en el mundo rural (España y América Latina, siglos XVI-XXI)*, Madrid, Iberoamericana Verbuet, 2020.

García González, Francisco y García Carrasco, Cosme Jesús, «Campesinos en la ciudad. Algunas consideraciones desde la Historia de la familia en la España Moderna», en Hernández Franco, Juan y da Cunha, María Susana (eds.), *Sociedade, Família e Poder na Península Ibérica*, Publicações do CIDEHUS, 2010. Consultado el 2 de noviembre de 2024. DOI: <https://doi.org/10.4000/books.cidehus.5382>

Garrido-González, Luis, «El trabajo remunerado de la mujer en el siglo XVIII. Los casos de los contratos femeninos en la industria textil de Andalucía (España) de Laujar de Andarax (Almería) y Úbeda (Jaén)», *Trabajos y Comunicaciones*, 50 (2019): e091. <https://doi.org/10.24215/23468971e091>

Gasson, Ruth, «The Farm Family Business», *Sociologia Ruralis*, 26/1 (1986): 364-376. Consultado el 10 de noviembre de 2024. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1467-9523.1986.tb00792.x>

Gasson, Ruth, «Part-time Farming and Pluriactivity», en *Agriculture in Britain: Changing Pressures and Policies*, ed. David Britton, Oxford, CAB International, 1990, 161-172.

Gasson, Ruth, y Winter, Michael, «Gender Relations and Farm Household Pluriactivity», *Journal of Rural Studies*, 8/4 (1992): 387-397. Consultado el 10 de noviembre de 2024. DOI: [https://doi.org/10.1016/0743-0167\(92\)90052-8](https://doi.org/10.1016/0743-0167(92)90052-8)

Gil Abad, Pedro, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria*, Burgos, Diputación de Burgos, 1983.

Gismera Velasco, Tomás, «Arrieros, recueros, tratantes y muleteros: ferias y mercados en la Serranía de Atienza», *Cuadernos de etnología de Guadalajara*, nº 43-44 (2011-2012): 177-214.

González Enciso, Agustín, «Les facettes de la pluriactivité dans les industries rurales de l'Espagne moderne», en *Les industries rurales dans l'Europe médiévale et moderne*, dirigido por Jean-Michel Minovez, Caterine Verna y Liliane Hilaire-Pérez, Toulouse, Presses universitaires du Midi, 2013: 203-221.

González Enciso, Agustín, «El comercio en la España interior durante la Época Moderna». *Ohm: Obradoiro se Historia Moderna*, nº. 17 (2008): 15-42.
<https://doi.org/10.15304/ohm.17.444>

González Lopo, Domingo L., «La arriería en el comercio de la Galicia suroccidental según el Catastro de Ensenada», *Ohm: Obradoiro de Historia Moderna*, nº 17 (2018): 353-372. Consultado el 12 de julio de 2024. <https://doi.org/10.15304/ohm.17.460>

Gurvıl, Clément, «La pluriactivité des paysans parisiens au XVIe siècle: signe de précarité ou d'aisance?», *Mélanges de l'École française de Rome - Italie et Méditerranée modernes et contemporaines*, 123-1 (2011): 155-163. Consultado el 2 de noviembre de 2024.
<https://journals.openedition.org/mefrim/601>

Hernández García, Ricardo, *La industria textil rural en castilla: astudillo 1750-1936*, Tesis doctoral inédita, Valladolid: Universidad de Valladolid, 2003.

Hernández García, Ricardo, «La mano de obra infantil en la Castilla rural del siglo XVIII: El trabajo del niño es poco, pero el que lo desprecia, un loco», en José María Borrás Llop (coord.), *El trabajo infantil en España (1750-1950)*, Barcelona, Icaria Editorial, 2013: 91-116.

Hidalgo Fernández, Francisco, *Familia y artesanos plateros en el sureste español, 1700-1868: Trayectorias de cambio y movilidad social*. Tesis doctoral, Universidad de Málaga, 2022. Repositorio Institucional de la Universidad de Málaga (RIUMA). Consultado el 2 de noviembre de 2024. <https://riuma.uma.es/xmlui/handle/10630/26148>

Llobet, Salvador, «Los viajes de Francisco de Zamora en Cataluña y la Geografía económica del Principado», *Revista de geografía*, 4/1 (1970): 81-91.

Llopis Algelán, Enrique y González Mariscal, Manuel, «La tasa de urbanización en España a finales del siglo XVIII: el problema de las agrociudades», DT-AEHE 602 (2006).

López Antón, Margarita, *Tras los pasos de Francisco de Zamora. Trabajo de las mujeres y reconstrucción de las tasas de actividad en Cataluña (siglos XVIII-XIX)*, tesis doctoral, Universitat de Barcelona, 2021. Consultado el 9 de noviembre de 2024.
<http://hdl.handle.net/10803/671708>

López Barahona, Victoria, «Mujeres y trabajo en la Edad Moderna: Una perspectiva desde la acumulación originaria», *Nuestra Historia: Revista de Historia de la FIM*, (10) (2020): 25-48.

Madrazo Madrazo, Santos, *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, Madrid, Turner, 1984, 2 volúmenes.

Marcos Martín, Alberto, «¿Qué es una ciudad en la época moderna? Reflexión histórica sobre el fenómeno urbano», en *Tolède et l'expansion urbaine en Espagne (1450-1650)*, Madrid, Casa de Velázquez, 1991: 273-288.

Marcos Martín, Alberto, «Comunicaciones, mercado y actividad comercial en el interior peninsular durante la época moderna». En V. Suárez, E. Martínez y M. Lobo (coord.), *III Reunión Científica de Historia Moderna: Asociación Española de Historia Moderna. Las Palmas de Gran Canaria*: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 1994: 187-204.
<http://hdl.handle.net/10261/128626>

Marcos Martín, Alberto, «Espacio y población: movimientos demográficos, densidades humanas y concentraciones urbanas en la España moderna», en *Despoblación y colonización del Valle del Duero. Siglos VIII-XX. IV Congreso de Estudios Medievales*, León, Fundación Sánchez-Albornoz, 1995: 359-374.

Martín Galindo, José Luis, «Arrieros maragatos en el siglo XVIII», *Estudios y Documentos. Cuadernos de Historia Moderna*, nº. 9 (1956).

Mikelarena Peña, Fernando, Erdozain Azpilicueta, M. Pilar y Paul Arzak, Juan Ignacio, «Campesinado y pluriactividad en la Navarra Cantábrica en la primera mitad del siglo XIX», *Historia agraria: Revista de Agricultura e Historia rural*, 29 (2003): 155-188.

Moreno Fernández, José Ramón, *La economía de montaña en La Rioja a mediados del Siglo XVIII*, Tesis doctoral inédita, Zaragoza: Universidad, 1999.

Nieto Sánchez, José Antolín, «Los gremios en Castilla, Navarra y Aragón, 1300-1800», en María Àngels Solà i Parera (ed.), *Artesanos, gremios y género en el sur de Europa (siglos XVI-XIX)*, Barcelona, Icaria Editorial, 2019: 21-54.

Ortega Chinchilla, María José y García Pérez, Juan Félix (coords.), *Producción y consumo en el Valle de Leqrín: El sector alimentario*, Editorial Círculo Rojo, 2017.

Pfirsch, Thierry, «Artisans et pluriactivité. L'exemple de Dijon à la fin du Moyen Âge», *Histoire urbaine*, 6/2 (2002): 5-21. Consultado el 2 de noviembre de 2024.
<https://doi.org/10.3917/rhu.006.0005>

Ponz, Antonio, *Viage de España, ó Cartas, en que se da noticia de las cosas más apreciables, y dignas de saberse que hay en ella*, Tomo XVII, 156. Editor: Joaquín Ibarra, 1772-1794.

Radicic, Dragana, Bennett, Robert, y Newton, Gill, «Portfolio entrepreneurship in farming: Empirical evidence from the 1881 census for England and Wales», *Journal of Rural Studies*, 55 (octubre 2017): 289-302. Consultado el 10 de noviembre de 2024. Consultado el 10 de noviembre de 2024. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2017.08.019>

Reis, José, Hespanha, Pedro, Pires, Artur Rosa, y Jacinto, Rui, «How 'rural' is agricultural pluriactivity?», *Journal of Rural Studies*, 6/4 (1990): 395-399. Consultado el 10 de noviembre de 2024. DOI: [https://doi.org/10.1016/0743-0167\(90\)90052-A](https://doi.org/10.1016/0743-0167(90)90052-A)

Rey Castelao, Ofelia, «El trabajo de las mujeres rurales en la España Moderna. Un balance historiográfico, 1994/2013», *Revista de Historiografía (RevHisto)*, 22 (2015): 183-210. Consultado el 2 de noviembre de 2024.
<https://e-revistas.uc3m.es/index.php/REVHISTO/article/view/2651>

Rey Castelao, Ofelia, «Una batalla perdida: los gremios y el control del trabajo de las mujeres a fines de la Edad Moderna», *e-Spania*, 49 (2024). Consultado el 2 de noviembre de 2024.
<https://journals.openedition.org/e-spania/52858>

Rial García, Serrana M., *Mujer y actividad económica en la Galicia moderna: la inserción de las mujeres en la producción económica rural y urbana*, Tesis doctoral, Universidad de Santiago de Compostela, 2003.

Ringrose, Davis R., *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, Madrid, Tecnos, 1972.

Rubio Pérez, Laureano M., *Arrieros Maragatos. Poder, negocio, linaje y familia. Siglos XV-XIX*, León, Fundación Hullera Vasco-Leonesa, 1995.

Ruiz Álvarez, Raúl, «Ventas y mesones en los caminos del Valle de Leqrín y La Alpujarra (s. XVIII)», *Tiempos Modernos, Revista electrónica de Historia Moderna*, 10/41 (2020): 120-153. Consultado el 2 de noviembre de 2024. URL: <http://hdl.handle.net/10481/66654>

Ruiz Álvarez, Raúl, «El transporte en el reino de Granada (siglo XVIII)», *Cuadernos de Historia Moderna*, 46/1 (2021): 187-210. Consultado el 2 de noviembre de 2024. DOI: <https://doi.org/10.5209/chmo.71827>

Ruiz Álvarez, Raúl. «Los oficios del transporte en el reino de Granada: arrieros y trajineros de Guadix y su tierra (s. XVIII)», *Investigaciones Históricas: Época Moderna y Contemporánea*, 41 (2021a): 589-630. Consultado el 9 de noviembre de 2024.
<https://uvadoc.uva.es/handle/10324/51041>

Ruiz Álvarez, Raúl, *Caminos y caminantes: Los carreteros del reino de Granada (s. XVIII)*. Tesis doctoral, Universidad de Granada, 2022. Consultado el 2 de noviembre de 2024. URL: <https://hdl.handle.net/10481/82459>

Ruiz Álvarez, Raúl, «Género y transporte en la Edad Moderna: una invitación a pensar históricamente», en María José Vilalta Escobar (ed.), *Reptes de recerca en història de les dones*, Lleida, Edicions de la Universitat de Lleida, 2022a: 193–198.

Ruiz Álvarez, Raúl, «Llevar y traer: la justicia del transporte en la Chancillería de Granada (s. XVIII)», en Rafael Massanet Rodríguez y Miguel Gabriel Garí Pallice (coords.), *Un pie en el camino: recorridos, trayectos y paradas en la Edad Moderna*, Madrid, Editorial Sindéresis, 2022b: 207–224.

Ruiz Álvarez, Raúl, «Las utilidades del transporte con bestias en el Reino de Granada. Una primera aproximación a través del Catastro de Ensenada», *Vínculos de Historia*, II (2022c). Consultado el 2 de noviembre de 2024. https://www.vinculosdehistoria.com/index.php/vinculos/article/view/vdh_2022.II.19

Ruiz Álvarez, Raúl, «Lazos personales y redes sociales en la arriería: el testamento de José Franco», en, José María Imízcoz Beunza, Javier Esteban Ochoa de Eribe y Andoni Artola Renedo (coords.), *Los entramados políticos y sociales en la España Moderna: Del orden corporativo-jurisdiccional al Estado liberal*, Fundación Española de Historia Moderna, 2023: 2081–2097. Consultado el 2 de noviembre de 2024. <http://hdl.handle.net/10261/345409>

Ruiz Álvarez, Raúl, «Introducción: «De catastros y trabajos: el Catastro de Ensenada»», *Magallánica: revista de historia moderna*, 10/20 (2024): 450–469. Consultado el 2 de noviembre de 2024. <https://jhmdp.edu.ar/revistas/index.php/magallanica/article/view/8193>

Ruiz Álvarez, Raúl, «Cada cual en su lugar. Las categorías del trabajo en el Catastro de Ensenada», *Magallánica: revista de historia moderna*, 10/20 (2024a): 470–489. Consultado el 2 de noviembre de 2024. <https://jhmdp.edu.ar/revistas/index.php/magallanica/article/view/8196/8456>

Ruiz Álvarez, Raúl, «El sistema de transportes en el centro peninsular (s. XVIII)», *Chronica Nova*, 50 (2024b): 61–101.

Ruiz Álvarez, Raúl y Ortega Chinchilla, María José, «Las Relaciones Juradas Individuales del Reino de Granada en el Catastro de Ensenada», en Marta Marín Sánchez y Margarita M. Birriel Salcedo (coords.), *Problematizar el Catastro: Debatiendo sobre cómo el siglo XVIII contaba personas y territorios*, Granada, Editorial Comares, 2022: 255–284.

Ruiz Álvarez, Raúl y Birriel Salcedo, Margarita M., «Mujeres y trabajo en Almería: un camino por recorrer (ss. XV-XVIII)», en Birriel Salcedo, Margarita M. y Arias de Saavedra Alías, Inmaculada (eds.), *Mujeres, género y trabajo en la Edad Moderna*, Madrid, Sílex, 2024.

Sarasúa, Carmen, *Criados, nodrizas y amos. El servicio doméstico en la formación del mercado de trabajo madrileño, 1758–1868*, Madrid, Siglo XXI, 1994.

Sarasúa, Carmen, «El análisis histórico del trabajo agrario: cuestiones recientes», *Historia agraria: Revista de agricultura e historia rural*, nº 22 (2000): 79–96.

Sarasúa, Carmen, «¿Activos desde cuándo? La edad de acceso al mercado de trabajo en la España del siglo XVIII», *Working Papers* (Universitat Autònoma de Barcelona. Unitat d'Història Econòmica), Asociación Española de Historia Económica, 2013.

Sarasúa, Carmen, «Women's work and structural change: occupational structure in eighteenth-century Spain», *The Economic History Review*, 72/2 (2019): 481–509.

Sarasúa, Carmen (ed.), *Salarios que la ciudad paga al campo: Las nodrizas de las inclusas en los siglos XVIII y XIX*, Alicante, Publicaciones de la Universidad de Alicante, 2021.

Sarasúa, Carmen, Erdozán Azpilicueta, María Pilar, y Hernández García, Ricardo, «Nursing Babies to Fight Poverty: Wages of Wet Nurses of Spanish Foundling Hospitals in the 18th and 19th Centuries», *Revista de Historia Económica - Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 41/2 (2023): 243–271. Consultado el 10 de noviembre de 2024.
DOI: <https://doi.org/10.1017/S0212610922000167>

Sarti, Raffaella, Bellavitis, Anna, y Martini, Manuela (eds.), *What is Work? Gender at the Crossroads of Home, Family, and Business from the Early Modern Era to the Present*, Berghahn Books, 2018. Consultado el 10 de noviembre de 2024.
DOI: <https://doi.org/10.3167/9781785339110>

Solà i Parera, Maria Àngels (ed.), *Artesanos, gremios y género en el sur de Europa (siglos XVI-XIX)*, Barcelona, Icaria Editorial, 2019.

Vilalta i Escobar, María José, «Ciudades rurales en la España Moderna. El protagonismo de las continuidades», *Revista de Demografía Histórica*, 21/1, segunda época (2003): 15–43. Consultado el 10 de noviembre de 2024. <http://hdl.handle.net/10459.1/47385>