

INTEGRAR UN ESPACIO, CONECTARSE AL MUNDO: LA EVOLUCIÓN DE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN EN VASCONIA ENTRE LOS SIGLOS XVI-XVIII

Eremu bat integratzea, munduari lotzea: Komunikabideen bilakaera
Baskonian, XVI-XVIII mendeen artean

Integrating an area and connecting to the world: The evolution of
communication routes in Vasconia between the 16th and 18th centuries

José Ángel ACHÓN INSAUSTI
Universidad de Deusto

Fecha de recepción / Jasotze-data: 24 de mayo de 2021

Fecha de evaluación / Ebaluazio-data: 23 de julio de 2021

Fecha de aceptación / Onartze-data: 26 de julio de 2021

La evolución de la caminería moderna en Vasconia (siglos XVI a XVIII) se caracterizó por tres transformaciones: a) el paso de una política de mantenimiento a otra de construcción de caminos de nueva planta; b) el paso del protagonismo de las instituciones locales al de las instituciones propiamente territoriales, las diputaciones; c) el paso de un interés por las entradas y salidas de los territorios a una política que priorizaba la estructuración interna de los mismos.

Palabras clave: Caminería, diputación, territorio, comunicación, ilustración, primera globalización, provincias vasconavarra, infraestructuras viarias.



Baskoniako bide modernoek bilakaerak (XVI. mendetik XVIII. mendera) hiru eraldaketa izan zituen ezaugarri: a) mantentze-lanak egiteko politikatik oin berriko bideak eraikitzeke beste batera igarotzea; b) protagonismoa tokiko erakundeetatik lurralde-erakundeetara igarotzea, aldundietara, alegia; c) lurraldeko sarrera eta irteeretik interes batetik haien barne-egituratzea lehenesten zuen politikara igarotzea.

Hitz gakoak: Bideak, aldundia, lurraldea, komunikazioa, ilustrazioa, lehen globalizazioa, Hego Euskal Herriko probintziak, bide-azpiegiturak.



The evolution of modern roads in Vasconia (16th to 18th centuries) was characterised by three transformations: a) the transition from a policy of maintenance to one of construction of new roads; b) the shift from the role of local institutions to that of genuinely territorial institutions – the provincial councils; c) the shift from an interest in the entries to and exits from the territories to a policy that prioritised their internal structuring.

Keywords: Roads, provincial council, territory, communication, enlightenment, first globalisation, Basque-Navarre provinces, road infrastructures.

SUMARIO

I. ALGUNAS CONSIDERACIONES PREVIAS. II. DE LA CULTURA DEL MANTENIMIENTO A LA CULTURA DEL PROYECTO. III. DE LAS REPÚBLICAS A LA REPÚBLICA. IV. DE LA UBICACIÓN EN EL MUNDO A LA INTEGRACIÓN DEL TERRITORIO. V. EPÍLOGO. VI. BIBLIOGRAFÍA.

I. ALGUNAS CONSIDERACIONES PREVIAS

En primer lugar, queríamos agradecer sinceramente a la Fundación *Iura Vasconiae* y en particular a la profesora Dña. Rosa Ayerbe, la invitación a participar en este Simposio, que nos permite visitar y actualizar antiguas investigaciones a la vez que relacionarlas con las líneas de trabajo que actualmente nos ocupan¹. Efectivamente, hace ya más de veinte años tuvimos el placer de formar parte del equipo de investigación que –bajo la dirección de la profesora Dña. Elena Barrena– elaboró la *Historia de las Vías de Comunicación en Gipuzkoa*, responsabilizándonos en concreto de su Tomo II, el que se ocupaba del período 1500-1833². Si bien abandonamos luego los temas referidos estrictamente a la caminería, siguieron centrando nuestro interés otros estrechamente relacionados con ellos, como los relativos a la percepción del espacio y a las formas de comunicación en esa época³. Como decíamos, esta invitación nos permite, por

¹ Este trabajo se enmarca en el proyecto de investigación del Ministerio de Economía y Competitividad del Gobierno de España HAR2017-84226-5-P: Los cambios en la modernidad y las resistencias al cambio. Redes sociales, transformaciones culturales y conflictos, siglos XVI-XIX, y forma parte de las investigaciones que desarrollamos en el seno del equipo *Estudios Vascos* de la Universidad de Deusto.

² ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías de Comunicación en Gipuzkoa, II. Edad Moderna (1500-1833)*, San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1988. Un resumen en ACHÓN INSAUSTI, J. A., Construcción de infraestructuras viarias y percepción del espacio político en Gipuzkoa (1500-1833), *Mundaiz*, 55 (enero-junio 1998), pp. 57-65.

³ Véanse, por ejemplo, ACHÓN INSAUSTI, J. A., Comunicarse hace 500 años: actores sociales y estrategias comunicativas en el siglo XVI. En ACHÓN INSAUSTI, J. A., L. ARRIETA, y J. M. IMÍZCOZ, J.M. (eds.), *Antes y después de los mass media. Actores y estrategias comunicativas*, Madrid: Dykinson, 2016, pp. 43-65; ACHÓN INSAUSTI, J. A., «Suelo de España». Territorialidad y construcción de espacios políticos en los siglos XV-XVI. En PARDOS, J. et alii (eds.), *Historia en Fragmentos. Estudios en homenaje a Pablo Fernández Albaladejo*, Madrid: UAM Ediciones, 2017, pp. 127-135;

un lado, actualizar y contrastar a la luz de nuevas aportaciones algunas de las hipótesis que mantuvimos en 1998. Por otro lado, y sin pretender por nuestra parte ofrecer una visión integral y sistemática del problema en Vasconia, sí nos anima a comparar y confrontar los resultados obtenidos entonces para el *case study* guipuzcoano con lo que sabemos de sus territorios vecinos.

Todavía en el terreno de las consideraciones previas, hemos de añadir que el punto de vista del que ya partimos hace veinte años tiene alguna característica, que esencialmente mantenemos, y que conviene advertir. Especialmente la que se refiere al concepto de espacio como elemento no dado sino construido, algo que entendemos esencial para comprender la evolución de la política caminera, pues la propia posibilidad de concebir esta no es algo que deba darse por sentado⁴.

Por último, puesto que lo que se nos pide es trazar una evolución, la que en asuntos de caminería se produce entre los siglos XVI-XVIII en los territorios de Vasconia, mantendremos que el sentido de dicha evolución puede sintetizarse en tres recorridos claves. Cada uno de ellos respondería a una cuestión fundamental: qué se hace y cómo se interviene en los caminos; quién lo hace o, al menos, se responsabiliza de la política caminera y de su ejecución; y para qué, qué se espera obtener de uno u otro tipo de intervención. El primer recorrido nos llevará desde una cultura centrada en el mantenimiento de unos caminos que, si se nos permite la expresión, ya están, vienen dados, hasta una cultura en la que los caminos se proyectan y son fruto de una planificación racional. El segundo nos desvelará cómo desde un protagonismo de las entidades locales se transitó hacia una mayor responsabilidad de las propiamente territoriales, las diputaciones. El tercero, y en clara consonancia con los anteriores, nos permitirá comprender cómo la necesidad de ubicar a cada territorio en un mundo que se había abierto a las conexiones transoceánicas y a una nueva configuración de los espacios políticos, no desapareció pero fue desplazada por una obsesión por integrar y cohesionar internamente dichos territorios. El primer recorrido nos

ACHÓN INSAUSTI, J. A., La primera experiencia global, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, LXXIV, 1-2, (2018), pp. 191-2015; ACHÓN INSAUSTI, J. A., Relatos desenclavados, territorios conectados. La primera experiencia global y la construcción del discurso foral. En ACHÓN INSAUSTI, J. A. y J. M. IMÍZCOZ (eds.), *Discursos y contradiscursos en el proceso de la modernidad (siglos XVI-XIX)*, Madrid: Sílex, 2019, pp. 227-290.

⁴ ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías*, pp. 20-21. Allí nos remitimos a HESPANHA, A. M., El espacio político. En *La gracia del derecho. Economía de la Cultura en la Edad Moderna*, Madrid: Centro de Estudios Constitucionales, 1993, pp. 17-60, que además proporciona bibliografía al respecto; LOWE, D. M., *Historia de la percepción burguesa*, México: Fondo de Cultura Económica, 1986, pp. 117 ss.; MORELL OCAÑA, L., En torno a la proyección histórica de las ciencias sobre el espacio, *Ciudad y Territorio*, 14 (1971), pp. 6-14.

remitirá a argumentos de tipo cultural, el segundo a definir los actores políticos y el tercero a consideraciones geoestratégicas y económicas.

II. DE LA CULTURA DEL MANTENIMIENTO A LA CULTURA DEL PROYECTO

En 1756, el diputado general de Gipuzkoa, Martín José de Areizaga, presentó ante las Juntas Generales un proyecto para la construcción de un Camino Real de Coches en la provincia. Este hecho marcaba un hito en lo que podríamos llamar la historia cultural de la política caminera guipuzcoana por cuanto se trataba del primer proyecto que podía denominarse propiamente como tal, quizá con el único antecedente de un fallido intento en 1736 de abrir una carretera en San Adrián alterando el trazado original. Era el primer proyecto consciente, planificado, que iba más allá de una reacción a una coyuntura, que era de nueva planta y modificaba los trazados previos, que generaba un itinerario fijo y continuo entre los extremos de la provincia –estructurando por tanto el territorio–, que incluía explícitamente labores constructivas –el firme, la caja, los alrededores...– y que, en resumidas cuentas, alteraba sustancialmente el paisaje⁵.

Gipuzkoa no era una excepción. Bizkaia –como Gipuzkoa en San Adrián– había intentado continuas mejoras en Orduña. Pero solo tras la alarma despertada por el proyecto de Patiño en 1732 de unir Burgos con Santander –y aún más por la desgravación que beneficiará al puerto cántabro en 1763– se decidió a emprender una nueva política más agresiva y eficaz. Buscará así una conexión directa con Burgos desde 1752, dudando si hacerlo por Altube y satisfacer el deseo de Vitoria de consolidarse como cruce de caminos, o –como finalmente se decidió– transformando radicalmente el tradicional paso de Orduña «abriendo» la peña⁶.

También Álava, al calor del Real Decreto de Carlos III en 1761, comenzó una nueva política caminera con la construcción del Camino de Postas en 1765. Como muy bien señaló Vidal Abarca, este momento simbolizó el olvido de una estructura caminera entendida como conjunto de puentes y pasos y la definición de una comunicación lineal de nueva planta, estable y continua⁷.

⁵ Sobre los antecedentes, la presentación del proyecto y su puesta en práctica, ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías* y ASTIAZARAIN, M. I., *La construcción de los Caminos Reales de Gipuzkoa en el siglo XVIII*, Donostia: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1995.

⁶ LARREA, M. A., *Caminos de Vizcaya en la segunda mitad del siglo XVIII*, Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca, 1974, pp. 124-127.

⁷ VIDAL ABARCA, J., *Historia de los caminos de Álava*. Arabako bideen historia. En *Actas de las Juntas Generales de Álava*, Vitoria: Juntas Generales de Álava, 1994, VI, p. 56.

Areizaga ponía como ejemplo la modernización de los caminos navarros emprendida por su virrey, el conde de Gages. En realidad, estas reformas –por cierto, abordadas cayendo en evidente contrafuero– solo antecedieron la verdadera revolución de la política caminera que se inició a partir de las Cortes de 1780-1781, en las que se arbitró una nueva política fiscal, se elaboraron unas ordenanzas para la construcción de nuevos caminos y conservación de los antiguos, y se trasladó la responsabilidad de la política caminera desde el Consejo Real a la Diputación. Los expertos nos advierten de que antes de todo ello, en los siglos XVI y XVII, la planificación de obras en los caminos era inexistente y las intervenciones solo circunstanciales, como respuesta a crecidas de ríos y otras catástrofes naturales⁸. La nueva política se materializaría en dos grandes realizaciones –la unión de Pamplona con Madrid, a través de Zaragoza, y con San Sebastián– y otras menores como las carreteras a Logroño, Sangüesa y Francia⁹.

En el caso guipuzcoano, y tras superar no pocos inconvenientes, el proyecto de Areizaga se tradujo en la construcción del que llamó significativamente «camino padre» de la provincia que, en su trazado esencial, pudo considerarse culminado a finales de siglo¹⁰.

Esta fue, por tanto, la revolución que marcó el paso a la historia contemporánea de la caminería en nuestros territorios y su materialización llevó, cuando menos, toda la segunda mitad del siglo XVIII. Pero calificarla como «revolución» exige una mayor precisión. Hay revolución cuando hay ruptura, y no podemos calibrar la intensidad de la misma si primero no comprendemos cuál era la situación de partida.

Y para comprender esta situación de partida nos debemos desprender del mapa actual. Incluso deberíamos desprendernos casi de la propia posibilidad de cartografiar los caminos, pero no porque no existiesen sino porque estarían por todas partes. Más allá de la jerarquización que comenzaron a imponer las villas, especialmente a partir del siglo XIV, solo la existencia de estas como núcleos focalizadores al menos del tráfico comercial, la priorización de determinados puntos de entrada y salida de los territorios provinciales y la existencia de pasos, puentes, ventas, construcciones religiosas y restos de calzada podrían considerarse puntos de atracción de caminantes y por tanto focos de aglutinación del

⁸ Un desarrollo detallado de todo ello en GONZÁLEZ ENCISO, A. y V. VÁZQUEZ DE PRADA (dirs.), *Historia de las Vías de Comunicación terrestres en Navarra*, Pamplona: Autopistas de Navarra, 1993, pp. 116-129. Sobre la actuación del conde de Gages puede verse un resumen en FRUTOS GARCÍA, M. A. de, Los inicios camineros en Navarra, *Príncipe de Viana*, 15 anejo (1993), pp. 111-118.

⁹ GONZÁLEZ ENCISO, A., *Historia de las Vías*, pp. 135 ss. y 149.

¹⁰ ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías*, pp. 128-139.

paso. Entre ellos, creo que no debemos esperar todavía a la altura de 1500, algo parecido a líneas continuas y fijas de comunicación.

No solo en el País Vasco. Es significativa la descripción de Braudel sobre una serie de cuadros de Jan Brueghel:

«Aun en el siglo XVI un camino no era, ni siquiera en terreno llano, una ‘cinta’ continua donde el tráfico pudiera circular fácilmente. En general, el trazado apenas se advierte. Seguramente no se podría distinguir a primera vista a no ser por el movimiento de los usuarios. Y estos son, muy frecuentemente, campesinos a pie, una carreta que lleva al mercado a una granjera y sus cestos; un peatón que conduce un animal del roncal [...]. A veces, naturalmente, se observan flamantes jinetes o un carruaje con tres caballos que parece transportar alegremente a toda una familia de burgueses. Pero, en el siguiente cuadro, los baches están inundados, los jinetes chapotean, con sus caballos metidos en el agua hasta las corvas; los carros avanzan dificultosamente, con las ruedas hundidas en el barro. Los peatones, los pastores, los cerdos se han subido prudentemente a los taludes, más seguros, que bordean la carretera»¹¹.

Tampoco podemos esperar que las villas hubiesen impuesto su lógica de comunicación a través de los fondos de los valles. Es cierto que esta visión tenía ya efectos en el tráfico comercial y, enseguida, en los tránsitos reales, pero a la altura de 1500 todavía no se había impuesto, como lo denotan la importancia de determinadas ventas como puntos de anclaje de las vías que transcurrían a cierta altura. De hecho, mientras imperó en los desplazamientos lo que podríamos llamar una lógica de la herradura, de la tracción animal directa y sin más apoyos, frente a la de la rueda o del carro, se prefirieron los caminos a través de los altos. Así lo hizo Ignacio de Loyola al volver de París a su natal Azpeitia, y así lo hacía el corregidor guipuzcoano cuando debía desplazarse desde esta última localidad a San Sebastián o viceversa¹².

En suma, el panorama no parece todavía muy diferente al que dibujaban los ingleses respecto de sus propios caminos en la Edad Media, cuando los describían como «sitios en torno a los que circulaban habitualmente los hombres»¹³. Y este es, creemos, el dibujo de partida que debemos de contemplar para entender la evolución de los caminos en nuestro entorno vasconavarro. Y la historia de la época moderna la de su conversión en un conjunto de trazados uniformes, fijos y jerarquizados, siguiendo prioritariamente el fondo de los valles.

¹¹ BRAUDEL, F., *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XVI-XVIII*, Madrid: Alianza, 1984. I, p. 361.

¹² ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías*, por ejemplo p. 50.

¹³ Citado en MENÉNDEZ PIDAL, R., *Los caminos en la historia de España*, Madrid: Ediciones Cultura Hispánica, 1951, p. 49.

Pero para ello hacía falta una voluntad interventora y, de entrada, esta solo se ceñía a lo puntual, al mantenimiento y a la conservación. Por ello, y estando en una época de crecimiento de los flujos de todo tipo y de innovaciones técnicas, el resultado solo podía ser el de la permanente insuficiencia de los caminos, percepción esta de la que resultará finalmente el cambio «revolucionario» del XVIII.

Son múltiples los ejemplos de esta política limitada al mantenimiento y la intervención puntual antes del setecientos. Ya de entrada, resultaban muy conflictivos los puntos de acceso a las provincias de Gipuzkoa y Bizkaia por Arlabán, San Adrián u Orduña. Solo a modo de ejemplo, son emblemáticas las descripciones de viajeros referidas al puerto de San Adrián. Ya en 1538, Federico II del Palatinado y su esposa habían llegado

«cerca de la roca horadada que está casi en la cumbre del monte [cuando] sobrevino un torbellino tal de viento que en un instante estuvo a punto de sepultarnos en la nieve, lo mismo que a nuestros caballos, sin que pudiéramos refugiarnos en lugar alguno [...]. Después que se sacó de la nieve, con no poco esfuerzo, al príncipe y a su esposa y se les llevó al interior de la roca, no se pudo encontrar allí nada comestible a excepción de un poco de vino».

En 1666, el francés Muret dirá que «le aseguro señor que nunca he visto nada tan espantoso», y unos años después, en 1692, *Le Journal de Berneville* pinta un paisaje romántico y bello, pero poco adecuado para el paso, cuando describe «precipicios y peñascos en los que se mataría a buen seguro un amante desesperado a poco que lo desease [...] no ha existido nunca una soledad tan bella»¹⁴.

A la precariedad de algunos pasos naturales se sumaban las inclemencias meteorológicas, traducidas en crecidas de ríos, avenidas, inundaciones, destrucción de puentes y similares. No es ocioso recordar que, principalmente desde finales del XVI y a lo largo de todo el seiscientos, Europa se enfrentó a una suerte de «pequeña era glaciaria», con veranos frescos y lluviosos y unos inviernos gélidos en los que la media de la temperatura bajó hasta los cero grados. No se trató de un fenómeno que produjese efectos solo en el norte de Europa congelando el Támesis, sino que, como han demostrado varias investigaciones, tuvo notorias repercusiones también en nuestro entorno¹⁵. Es fácil imaginar las

¹⁴ Estas descripciones, y otras, de San Adrián pueden encontrarse en SANTOYO, J.-C., Un camino insólito: el túnel de San Adrián, *Historia y Vida*, X, 108 (marzo 1977), pp. 81-86 y URZAINQUI MIQUELEIZ, A., *Comunidades de montes en Guipúzcoa: las parzonerías*, San Sebastián: Universidad de Deusto, 1990, p. 61.

¹⁵ Un estudio detallado en ARAGÓN RUANO, A., «...a cabsa de la gran seca y esterilidad que a avido...». El impacto de la pequeña edad del hielo en las transformaciones económicas de Gipuzkoa

consecuencias de todo ello para viandantes o comerciantes, pero también para otro tipo de usuarios como las comitivas reales, que frecuentemente quedaban varadas y empantanadas¹⁶.

Y este último ejemplo nos pone en alerta ante otra dimensión de esa insuficiencia de los caminos, cual es su inadaptación a las necesidades derivadas del incremento de la comunicación. No solo reflejado en un aumento del tráfico comercial, sino también en la implantación de un sistema de postas o en la mayor asiduidad de los tránsitos reales o de personas de condición noble, siempre en comitivas complejas de gestionar. Muy particularmente, el progreso de las comunicaciones obligó a adecuar los caminos, si se nos permite la expresión, desde una «lógica de la tracción animal» hasta una «lógica de la rueda», y aun dentro de esta a determinadas variantes: carros, carros herrados y coches.

Efectivamente, si alguno de los pasos, como los arriba mencionados, ya resultaban complejos para las caballerías, la introducción de los carros y de los coches aún puso más de manifiesto sus carencias y las del resto de vías. Especialmente, resultó significativa la introducción de las llantas de hierro en las ruedas, cada vez más reforzadas, con objeto de que los carros aguantaran más peso. Las «ruedas chillonas», o las que incorporaban clavos en la superficie exterior, ocasionaron numerosos desperfectos en las calzadas y un sinnúmero de reclamaciones, prohibiciones, multas y exigencias de adecuación de los caminos¹⁷. Por fin, la generalización de los coches a partir del XVII, muy especialmente en el tránsito de personas ilustres en los que abundaban junto a las literas, obligó a continuas y penosas adecuaciones. Piénsese que, por ejemplo, en 1692, cruzaron la provincia de Gipuzkoa 130 personas, ocho coches, nueve literas, seis calesas, treinta caballos y doce carros. Precisamente en el caso guipuzcoano, muy afectado por los tránsitos a y desde la frontera, todo ello contribuyó a un primer ejercicio de jerarquización de los caminos, prefiriéndose la entrada por Arlabán antes que el complicado paso de San Adrián¹⁸.

Valgan los citados como ejemplos de lo que significó esta etapa en la que se mantenían e intentaban conservar en buen estado los caminos pero no

durante el siglo XVII, *Boletín de Estudios Históricos de San Sebastián*, 50 (2017), pp. 19-70. También FERNÁNDEZ ALBALADEJO, P., *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa, 1766-1833*, Madrid: Akal, 1975, p. 68; GIMPEL, J., *La revolución industrial en la Edad Media*, Madrid, Taurus, 1982, p. 44; SAMARKIN, V. V., *Geografía histórica de Europa occidental en la Edad Media*, Madrid: Akal, 1981, pp. 39-41.

¹⁶ Varios ejemplos en ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías*, pp. 72 ss.

¹⁷ Véase sobre este tema AZPIAZU ELORZA, J. A., Aspectos técnicos y legislativos referentes a carros y calzadas en Guipúzcoa a comienzos de la Edad Moderna, *Julio Barojari Omenaldia*, 2. *Revista Internacional de Estudios Vascos*, 34, XXXI- 3 (octubre-diciembre 1986), pp. 641-653.

¹⁸ ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías*, p. 65.

se concebía una política de intervención y planificación integral de la infraestructura viaria de un territorio. Ante ello, es significativo que Vidal Abarca nos señale que la política alavesa se limitó a establecer un mapa de puentes y pasos que consideraba claves o, como ya señalamos, que en el caso navarro Enciso la caracterice como respuesta a factores circunstanciales. No son diferentes las políticas vizcaína y guipuzcoana. El estudio de la documentación de estos dos casos nos revela que expresiones como «hacer» los caminos en ningún caso se emplean como sinónimos de crear caminos, sino como equivalentes al mantenimiento en buen estado de los mismos. Y que «abrir» caminos –ante la evidencia tanto de ocupaciones particulares como de su práctica desaparición por causas naturales– no era sino descubrir o liberar un antiguo paso o calzada siendo, quizá, la operación de más envergadura que llegó a realizarse en este periodo¹⁹.

III. DE LAS REPÚBLICAS A LA REPÚBLICA

Entrando ya en la cuestión política, institucional, de quién se hacía cargo de la política caminera en los diferentes territorios, aquí el periodo viene marcado por una evolución que nos conduce, en general, de la relevancia de las instituciones locales a las territoriales, y particularmente a las diputaciones. Evolución que queda perfectamente insinuada en la documentación guipuzcoana cuando apunta a un tránsito que habría conducido desde los «caminos de las repúblicas» hasta el «camino padre» provincial.

Efectivamente, es muy significativo que, en un primer momento, la documentación utilice prácticamente en exclusiva el plural. Ello indica que, de la misma manera que las provincias se estructuran como un hermanamiento de repúblicas, entidades locales que se reunían en Juntas Generales, los caminos eran también una pluralidad, una suma; eran los caminos de esas repúblicas. Se trata de una visión todavía fragmentada y agregativa del espacio político a la que corresponde otra similar en lo que respecta a su estructura caminera.

Quizá haya que aclarar que, en este asunto, Gipuzkoa ofrece un panorama más diáfano que sus territorios vecinos, en los que ya desde el XVI aparecen síntomas que apuntaban, bien a una mayor centralidad de algunos núcleos, bien a una mayor relevancia de las instituciones propiamente territoriales, las que iban más allá de representar la reunión de entidades locales²⁰. Tanto Vitoria como

¹⁹ LARREA SAGARMÍNAGA, M. A., *Caminos de Vizcaya*, por ejemplo p. 69, o ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías*, pp. 71-72.

²⁰ Para lo que sigue, me guío de la bibliografía señalada en las notas 5 a 8. Sobre la estructura política de Gipuzkoa es imprescindible TRUCHUELO GARCÍA, S., *Gipuzkoa y el poder real en la Alta Edad Moderna*, Donostia-San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 2004.

Pamplona eran ya núcleos que se imponían como encrucijada de caminos y que representaban una centralidad en su territorio que San Sebastián solo alcanzaría siglos después. Incluso Bilbao –aunque la integración del Señorío estaba lejos de ser plena, al menos a la altura del XVI– tenía ya un peso relativo en el territorio mayor que el núcleo donostiarra. También en esa línea, no parecen casualidad ni el peso que el Consejo Real navarro tuvo desde el XVI en la política caminera ni el del diputado general en Araba. En Navarra los actores principales eran las entidades locales, pero los regimientos debían acudir al Consejo Real a pedir financiación, mientras que las Juntas Generales alavesas comisionaban a un diputado general para ir a la corte o para comprobar las obras que debían materializar las hermandades, ya desde comienzos del XVI²¹.

La fuerte impronta agregativa de Gipuzkoa nos permite observar con más detalle cómo pudo ser el tránsito hacia un modelo más integrado. Para ello, es útil fijarse otra vez en los términos. Un examen detallado de estos nos permite observar que, antes de que la Diputación fuese una institución consolidada, «diputación» aludía preferentemente a una misión, a una tarea. Y a pesar de que la figura del diputado se institucionaliza a mediados del XVI, el término «diputación» aparece en la documentación entendido prioritariamente como misión al menos hasta el XVII. A partir de este siglo, la reunión –ya regular– del diputado con otros agentes políticos comienza a tomar el nombre de aquella misión, institucionalizándose ya como Diputación. Desde mediados del XVIII dicha institución comenzará a absorber competencias que antes descansaban en concejos y corregidor pasando a situarse en el centro de la política provincial y a constituirse como su órgano rector. Así que, recalcamos, todavía en el XVI lo que nos encontramos es con la función de diputar –de delegar– de la que hacen uso las Juntas Generales encargando tareas concretas a los diputados, también en plural²². Pues bien, en lógica correspondencia, el protagonismo de la política caminera transitó de las Juntas Generales a la Diputación. De los más de 3.000 documentos que consultamos en su momento, las Juntas protagonizaron el 86% de las noticias relativas a caminos entre 1500 y 1600; el 65,9% en la siguiente centuria; el 55,5% en la primera mitad del XVIII y, significativamente, ya solo el 12,1% después de 1750. Al contrario, la presencia de diputados o de la Diputación en esas noticias crece continuamente: las protagonizan en el 4,4% de

²¹ Sobre el caso alavés, véase GONZÁLEZ MÍNGUEZ, C., Las Juntas Generales de Álava y la financiación de la infraestructura viaria (siglos XV-XVI). En DE LAS CASAS, A., S. HUERTA y E. RABASA (eds.), *Actas del Primer Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, I, Madrid: Juan de la Herrera - CEHOPU, 1996, pp. 247-253. Sobre el navarro, la ya citada obra de GONZÁLEZ ENCISO, A., *Historia de las Vías*.

²² Se desarrolla la idea con alusiones concretas a los datos que la soportan en ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías*, pp. 90-94.

documentos en el XVI, en el 7,9% en el XVII, en el 14,2% entre 1701-1750 y, por fin, en un 30,8% después de 1750²³.

La traducción de esta realidad a la concepción de la estructura caminera es bien clara. Si en el siglo XVIII, ya bajo la dirección y tutela de la Diputación, se construye un Camino Real de Coches, en los siglos anteriores, en la era del protagonismo de las repúblicas y de las Juntas Generales, la situación era bien diferente. El territorio se percibía cruzado por una multiplicidad de caminos públicos. Y aunque el derecho ofrecía una vía para su jerarquización, destacando a los que además de públicos fueran reales, estos también se conjugaban en plural. No había un solo camino real, sino tantos como repúblicas.

Concretemos esta idea. Es bien conocido que desde *Las Partidas* de Alfonso X existió un claro intento de definir qué era camino público —«los caminos públicos pertenecen a todos los omes comunalmente en tal manera que también pueden usar dellos los que son de otra tierra estraña, como los que moran e biven en aquella tierra do son»— y que fue ganando terreno la idea de que si algunos caminos eran públicos por excelencia, estos debían ser los reales, los que merecían la protección real. Y estos eran, según el Ordenamiento de Alcalá de 1348, los «cabdales», los que —además del que va a Santiago— «van de una ciudad a otra de una villa a otra e a los mercados e a las ferias»²⁴. Ahora bien, existían otros caminos públicos no reales, en nuestro caso los denominados «caminos públicos concejiles»; también los llamados «vecinales». Unos caminos que, por cierto, frecuentemente eran objeto de cerramiento o de otra modalidad cualquiera de apropiación que las villas denuncian frecuentemente en Juntas Generales²⁵. Lo que nos interesa ahora destacar es que, en la situación de partida y aun en la primera mitad del XVIII, la documentación nos habla siempre en plural de «los caminos públicos de todas sus repúblicas», de «los caminos reales en las jurisdicciones de las villas de», o de que «los comisionados por Juntas han passado a reconocer los caminos de las repúblicas»²⁶. Es decir, los caminos públicos eran múltiples; y aunque los que unían a las villas principales pudieran ya destacarse por ser reales, el dibujo distaba mucho de presentar una jerarquización precisa, y todavía más de poder definir un solo Camino Real como se hará en la segunda mitad del XVIII.

Para que se produjese un paso paulatino de una a otra situación, fue clave la estrategia de cada villa para posicionarse en el conjunto del espacio político y en la multiplicidad de flujos y tránsitos.

²³ *Ibidem*, p. 89.

²⁴ Para todo esto, véase GARCÍA ORTEGA, P., *Historia de la legislación*, pp. 22 y 33-34.

²⁵ Varios ejemplos en ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías*, pp. 38-39.

²⁶ *Ibidem*, p. 39.

Efectivamente, por un lado, en la República de repúblicas que era el territorio guipuzcoano a comienzos del XVI había mucho que decidir en cuanto al equilibrio político, al peso de las 32 repúblicas que se sentaban en Juntas Generales. Son bien conocidas las disputas en torno a las villas de tanda, de residencia del diputado y corregidor, o las diferentes estrategias de los núcleos para incrementar su peso en Juntas Generales²⁷. En general, y en correspondencia con la importancia de la salida al mar de la que hablaremos en el próximo punto, el peso político en la Provincia fue basculando hacia el noreste o, lo que es lo mismo, hacia las comarcas de Tolosa y San Sebastián. En particular, aunque paulatinamente, hacia esta última, seguramente beneficiada de su posición fronteriza, de las frecuentes visitas reales y de su conversión en ciudad en 1662²⁸.

Por otro, los diferentes núcleos también intentaron ubicarse internamente convirtiéndose en puntos de absorción de los tránsitos humanos y de los flujos comerciales, aprovechando sus diferentes privilegios, la posibilidad de ofrecer un mercado, etc., de manera que estas villas no solo cubrían sus necesidades de abastecimiento, sino que fueron constituyéndose en punto de paso forzoso, e incluso animándose a recaudar imposiciones que no pocas veces fueron objeto de denuncia por parte de mercaderes o de otras villas. De una u otra manera, lograron constituirse en puntos de referencia obligada y priorizaron la atención a las vías que permitían la comunicación entre esos núcleos privilegiados. A ello contribuyeron también otras necesidades, como las propias de los caminos de postas, las impelidas por las necesidades técnicas en el transporte o por el mayor flujo de comitivas como las de los tránsitos reales. Todo ello, en fin, contribuyó a ir priorizando unos caminos sobre otros y a ir dibujando de manera paulatinamente más nítida unos trazados más marcados²⁹.

En resumen, el sentido de la evolución entre los siglos XVI-XVIII en el terreno de las responsabilidades políticas dibuja un tránsito desde el protagonismo de las repúblicas locales hacia la Diputación. Y, paralelamente, y sobre esta misma realidad agregativa de partida, apunta a una progresiva jerarquización que, en última instancia, estuvo lo suficientemente madura a mediados del XVIII como para que pudiera concebirse un «camino padre». Un camino padre que ya era, además, un único Camino Real de Coches, y no tanto la suma de varios caminos reales.

²⁷ Todo ello, con detalle, en TRUCHUELO, S., *Gipuzkoa y el poder real*.

²⁸ ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías*, pp. 66-70.

²⁹ Un ejemplo en ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías*, pp. 48-62.

IV. DE LA UBICACIÓN EN EL MUNDO A LA INTEGRACIÓN DEL TERRITORIO

Al frisar el Quinientos una nueva realidad se abría a los diferentes territorios y actores políticos de Europa occidental, la apertura progresiva de lo que se ha dado en llamar un mundo conectado. Su proceso de formación se inició mucho antes, pero se aceleró considerablemente entre 1492 y el tornaviaje de Urdaneta en 1565. La evidencia de la esfericidad terrestre y de que el planeta se componía de tierras conectadas a través de los océanos impuso unas nuevas exigencias geopolíticas, que podemos resumir en torno al concepto de ‘ubicación’, tal y como lo ha definido Sloterdijk. Efectivamente, todos los actores se plantearon cuál debía ser su sitio en el nuevo escenario, lo cual los llevó –de manera solo aparentemente paradójica– a reterritorializarse, a autodefinirse de manera más precisa, tanto en lo que se refería a sus instituciones, como a sus fronteras y a sus relaciones con otros territorios y autoridades; a definir, en suma, quiénes formaban parte de un colectivo y en qué territorio se asentaban. Lo global, ha dicho Gruzinski, creó lo local. También obligó a estos actores a establecer estrategias para no quedar aislados, para establecer conexiones económicas y políticas con otros espacios, ya fuesen cercanos o lejanos, ya pudiese llegarse a ellos por tierra o a través de los mares. Y es que quizá la principal transformación cultural que produjo todo este proceso fue la que llevó a convertir a los mares en el centro de la geopolítica mundial. De ser espacios tenidos por inhóspitos e impropios para el ser humano, pasaron a verse como principales medios de unión en el mundo conectado, de manera que el acceso a los mismos, la generación de medios técnicos para atravesarlos, la lucha jurídica para acotar espacios marítimos de influencia y la militar para controlarlos en última instancia, se convirtieron en el nuevo «leit-motiv» de la política mundial³⁰.

³⁰ Sobre la primera experiencia global, la creación de un mundo conectado o el desenclavamiento del mundo, véanse, por ejemplo, CONRAD, S., *Historia global. Una nueva visión para el mundo actual*, Barcelona: Crítica, 2017; GRUZINSKI, S., *Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización*, México: Fondo de Cultura Económica, 2010; HAUSBERGER, B., *Historia mínima de la globalización temprana*, México: El Colegio de México, 2018; LEVI, G., *Microhistoria e historia global*, *Historia Crítica*, 69 (2018), pp. 21-35; SALLMANN, J.-M., *Le grand désenclavement du monde, 1200-1600*, Paris: Payot, 2011. Las reflexiones citadas de Sloterdijk y Gruzinski en SLOTERDIJK, P., *El mundo sincronizado. Aspectos filosóficos de la globalización*. En *¿Qué sucedió en el siglo XXI?*, Madrid: Siruela, 2018, pp. 53-62; GRUZINSKI, S., *¿Para qué sirve la historia?*, Madrid: Alianza, 2018, pp. 176 ss. Sobre el dominio de los mares y los intentos de establecimiento de espacios de influencia, véase un ejemplo en SERNA VALLEJO, M., *El océano Atlántico: de marca o espacio fronterizo a «territorio» dividido y sujeto a distintas jurisdicciones*. En TRUCHUELO, S. y E. REITANO (eds.), *Las fronteras en el mundo atlántico*, La Plata: Universidad Nacional de La Plata, 1917, pp. 27-70. En el mismo volumen en el que se encuentra este artículo hallará el lector otros ejemplos concernientes a

Si fronteras, acceso a los mares y dominio de estos eran las nuevas claves geopolíticas, podemos imaginar hasta qué punto quedaron preocupados por ello los territorios históricos de Vasconia. Pero la cuestión es ahora si esto afectó, y cómo, a la estructura caminera de los mismos.

Por lo dicho en los anteriores epígrafes ya puede deducirse que muy parcialmente. Principalmente, para que la atención de las autoridades territoriales se centrara en las villas marítimas, en el acceso a los puertos y en las entradas y salidas de los respectivos territorios. La fijación de Gipuzkoa y Bizkaia por Arlabán o San Adrián en el primer caso y por Pancorbo o por los enlaces con Araba por Urkiola o Arratia en el segundo son un buen ejemplo. No lo es menos que el Fuero Nuevo de Bizkaia de 1526 y las diferentes recopilaciones guipuzcoanas de leyes y privilegios vinculaban la política caminera con la pobreza del suelo y la consiguiente necesidad de atraer bastimentos foráneos, conectando así caminería y comercio exterior. En concreto, en las recopilaciones guipuzcoanas se afirmaba

«que por ser esta Provincia de Guipúzcoa de tanta esterilidad y aspereza que todo lo que para el sustento de la gente de ella es necesario ha de venir de acarreo de fuera parte de ella, y si para esto no se hiciesen calzadas de una villa a y lugar a otra y de otra a otra, y estos no se reparasen y sustentasen por ser muy lluviosa, sería imposible por ella andar por los muchos lodos y atolladeros que en invierno se hacen»³¹.

Y el texto vizcaíno añadía, concretando aún más, que «los caminos de entre los puertos y herrerías y los caminos de los puertos de mar es necesario que sean más anchos», pues ese imprescindible tráfico aumentaba la frecuencia del paso de carros y carretas cargados³².

la formación y consolidación de fronteras en la época. En general sobre la importancia cultural de los mares y de los viajes marítimos, SOLER, I., *El nudo y la esfera: el navegante como artífice del mundo moderno*, Barcelona: Acantilado, 2008. Una aplicación de todas estas ideas a los territorios de Vasconia, por ejemplo en ACHÓN INSAUSTI, J.A., La primera experiencia global; ACHÓN INSAUSTI, J. A., Relatos desenclavados, territorios conectados; IMÍZCOZ, J. M., Entre apertura y enclavamiento. Las redes de los navarros en la primera globalización (1512-1833), *Príncipe de Viana*, 261 (2015), pp. 137-175.

³¹ En LÓPEZ DE ZANDATEGUI, C. y L. CRUZAT (recs.), *Recopilación de Leyes y Ordenanzas de la MN y ML Provincia de Guipúzcoa* (1583), ed. de Sebastián de Insausti, San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1983, Título XVIII, Ley 1ª, recogiendo un privilegio de 1500. Sobre la vinculación entre política caminera y necesidad de abastecerse del exterior véanse también GOBIERNO VASCO (DIRECCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS), *La red de caminos y carreteras del País Vasco en la historia*, Bilbao: Gobierno Vasco, 1990, p. 16; LARREA, M. A., *Caminos de Vizcaya*, pp. 69-72; ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías*, pp. 48 ss. y 72 ss.

³² *Fuero Nuevo de Vizcaya* (1526), ed. de Adrián Celaya, Durango: Leopoldo Zugaza ed., 1976, Título XXVII, Ley II, p. 72.

En aquellos territorios que no daban directamente al mar, la obsesión de sus principales núcleos fue la de situarse como puntos de paso obligado, de absorción de flujos circulatorios y redistribución de los mismos, y de punto de conexión entre el interior y el mar o el interior y la frontera con Francia. En suma, como cruce de caminos. Es el caso de Vitoria y Pamplona. Ya señalamos anteriormente que, más allá de esta intención, puentes, pasos y otros elementos puntuales eran los centros de atención casi exclusiva de la política caminera.

En suma, la necesidad de ubicarse en el mundo obligado, en esta primera etapa, a fijar la atención en las entradas y salidas de los territorios y en algunos puntos claves de conexión. Los territorios parecían mirarse a sí mismos desde fuera y, por ello, es obligado preguntarse, siquiera brevemente, por la realidad de esas conexiones. No nos referimos, obviamente, a los espacios con los que los vascos de la época lograron establecer flujos regulares –las ciudades de la meseta castellana, las andaluzas, los puertos y pesquerías del norte de Europa o los de América– tema muy conocido y tratado, sino a cómo se materializaba en nuestro caso aquella clásica aseveración de Braudel según la cual en esta época «el espacio devoró el tiempo y los esfuerzos del hombre»³³. La frase del gran historiador francés no solo delata la impresión que del conjunto podía tenerse en el siglo XX, sino también una sensación que sí era propia de la época, la de la necesidad de acelerar las comunicaciones, de disminuir los tiempos y estrechar los espacios.

En el caso de los territorios de la Monarquía Católica las impresiones generales parecen ser las que se quejan de la lentitud de algunas comunicaciones, particularmente las referidas a los correos. Valga como gráfico ejemplo el del italiano que deseaba que la muerte le llegase en correo desde España³⁴. Y ello a pesar de los progresos realizados en el sistema de postas. Así, se afirmaba a mediados del XVII que «no hay en el mundo donde las postas estén mejor montadas que en España y donde se corra menos»³⁵. Un sistema que en 1608, y en lo que se refiere a nuestros territorios, contaba con treinta postas de Madrid a Bilbao; dieciséis de Madrid a Burgos y nada menos que veintiuna entre Burgos e Irún; cuatro entre Bayona e Irún y cinco entre Bayona y Pamplona³⁶. Los correos

³³ Afirmación de Fernand Braudel tomada de GERHARD, D., *La Vieja Europa. Factores de continuidad en la historia europea (1000-1800)*, Madrid: Alianza, 1991, p. 76.

³⁴ En BRIGGS, A. y P. BURKE, *De Gutenberg a Internet. Una historia social de los medios de comunicación*, Madrid: Taurus, 2002, p. 28.

³⁵ En URIOL SALCEDO, J. I., *Historia de los caminos de España*, Madrid: Colegio de Caminos, Canales y Puertos, I, pp. 188-189.

³⁶ Sobre esto y la organización de la infraestructura en las postas (caballos de refresco, personal...) ACHÓN, J. A., *Historia de las Vías*, p. 63.

fueron primero un asunto esencialmente fomentado desde la corte, con vistas sobre todo a que misivas y noticias urgentes llegasen con la máxima celeridad³⁷, aunque el sistema se generalizó sobre todo desde 1580. Ahora bien, esto hace relación a un tipo de comunicaciones. ¿Cuál era la realidad de los viajes más cotidianos, los que tenían que realizar individuos con sus propios medios?

Tomemos para ilustrarlo el caso de un ilustre viajero como el cronista guipuzcoano Esteban de Garibay. Por los datos que él mismo nos proporciona sabemos que desde su villa natal de Mondragón era capaz de llegar en un solo día a Bilbao o a Vitoria; que desde ese mismo punto de partida tardaba entre nueve o diez días en llegar a Madrid, y otros tantos desde la corte a Sevilla. Si nos fijamos en los viajes hacia el exterior, cuando fue a Amberes a imprimir su *Compendio Historial* el viaje le ocupó 40 días, pero de los cuales únicamente 25 fueron estrictamente de viaje, dedicando el resto a estancias en diversas ciudades y por diferentes motivos. De esos 25 días, siete viajó en una nao entre Portu-galete y Nantes, y el resto los empleó en viajar por tierra, parece que en muchas ocasiones siguiendo los caminos de postas³⁸. Este podría ser, tentativamente, el coste de tiempo de los desplazamientos individuales. Un coste que no variaría mucho hasta el siglo XIX.

Volviendo a la idea general que mantenemos en este capítulo, destaquemos que, si bien en el Quinientos y en el Seiscientos se dio, esencialmente, prioridad a las conexiones externas, no será ya igual a partir del XVIII. Evidentemente, continuará la necesidad de ubicarse en el comercio y en la política mundial, pero ahora veremos convivir esa obligación con otra que se impuso como novedad, la de estructurar internamente los espacios.

Ello afectó a nuestros territorios y a la propia Monarquía hispánica. Y lo hizo porque a la altura del XVIII era evidente que esta había perdido su posición dominante en los mares y que su modelo colonial resultaba notoriamente más ineficaz que el de otras potencias, lo cual llevó a centrar la atención sobre la consolidación de un mercado interno. Ese cuestionamiento de modelos anteriores condujo tanto a ensalzar la figura del comerciante –menospreciado en una sociedad de hidalgos con aspiraciones nobiliarias, pero convertido ahora en ciudadano útil– como a comparaciones con las políticas de otras monarquías y repúblicas, particularmente Francia, Inglaterra y Holanda.

³⁷ En sus intenciones iniciales, parece que la idea era que en invierno se tardase cuatro días en llegar de Irún a Bruselas, y en verano, catorce de Toledo a Bruselas (URIOL SALCEDO, J. I., *Historia de los caminos*, I, pp. 183 ss.).

³⁸ Datos obtenidos de GARIBAY, E. de, *Los siete libros de la progenie y parentela de los hijos de Esteban de Garibay* (c. 1594), ed. de J. A. Achón Insausti, Arrasate: Ayuntamiento, 2000, libro III, pp. 285-341. Pueden contextualizarse y compararse con BRAUDEL, F., *Civilización*, I, pp. 361 ss.

En lo que a este artículo interesa, es notable que en el primer caso, el francés, la comparación puso un punto de atención especial en la estructura caminera. Una estructura considerada modélica por su configuración radial y por la manera en la que así engarzaba todo el territorio a partir de un referente central. El resultado: una franca mejora de la comunicación política y de la estructuración de un mercado interior. Por cierto, también para entonces se había comprendido hasta qué punto una deficiente red de caminos y la consecuente inadecuación de los transportes encarecía el coste final de los productos³⁹.

El ejemplo cundió en territorio hispano. También porque la propia concepción del espacio había cambiado. Del espacio medieval y altomoderno concebido como discontinuo, como sucesión de enclaves habitados o como suma de microespacios, en el XVIII se fue imponiendo una visión del mismo como «res extensa», como un todo homogéneo que podía ser racionalmente planificado, organizado y dominado. Y es entonces cuando surge una idea de España como una y homogénea, cuando la corte pasa de ser la cabeza de un cuerpo a centro de un territorio y cuando este deja de verse como una suma de espacios discontinuos y diferentes y se aspira a transformarlo en un todo uniforme. Es también entonces cuando se concibe una política caminera radial para unir Madrid con los extremos de ese espacio. Así, en 1749 se crea la Superintendencia de Caminos; en 1760, el *Proyecto Económico* de Ward apuesta ya por esa estructura radial; y en 1761, el Real Decreto y Reglamento de Carlos III apunta a construir «caminos rectos y sólidos», comenzando «por los principales desde la Corte a las Provincias»⁴⁰. Solo a modo de ejemplo, el citado Ward afirmaba que

«necesita España de seis caminos grandes, desde Madrid a La Coruña, a Badajoz, a Cádiz, a Alicante y a la Raya de Francia, así por la parte de Bayona como por la de Perpiñán; y de estos se deben sacar al mismo tiempo para varios puertos de mar y otras ciudades principales [...] después se necesitan diferentes caminos de travesía de unas ciudades a otras»⁴¹.

³⁹ Véase NOVO LÓPEZ, P. A., La red de carreteras provinciales de Vizcaya anterior a la implantación del ferrocarril, *Historia Contemporánea*, 10 (1993), pp. 199-236.

⁴⁰ Sobre lo dicho en este párrafo, pueden verse MADRAZO MADRAZO, S., *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, Madrid: Turner, 1984; RINGROSE, D. R., *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, Madrid: Tecnos, 1982; VALLADARES RAMÍREZ, R. J., Las obras públicas bajo Carlos III: el sistema radial de carreteras. En *Coloquio Internacional Carlos III y su siglo*. Actas, Madrid: Universidad Complutense, 1988, II, pp. 351-362; WARD, B., *Proyecto Económico (1762)*, Madrid: Instituto de Estudios Fiscales, 1982. Sobre el decreto de Carlos III, VIDAL-ABARCA, J., Historia de los caminos, p. 10 y REGUERA RODRÍGUEZ, A. T., *Territorio ordenado, territorio dominado. Espacios políticos y conflictos en la España de la Ilustración*, León: Universidad, 1993, p. 60. Sobre la concepción del espacio es interesante la obra de Reguera Rodríguez y, para compararla con la concepción previa, véanse HESPANHA, A. M., El espacio político, y SOLER, I., *El nudo y la esfera*, pp. 85 ss.

⁴¹ WARD, B., *Proyecto Económico*, p. 76.

Un poco antes, en 1755, Fernández de Mesa decía que «es una Monarquía sin cómodos caminos una nave sin remos, un ave sin alas y un cuerpo paralítico en que no puede correr como conviene el jugo del gobierno y la economía»⁴².

Y los territorios de Vasconia no fueron ajenos a estas reflexiones. Sin entrar en detalles de sobra conocidos recalquemos que los escritos de la Bascongada son un perfecto ejemplo, tanto de la reconsideración acerca del comercio y de la figura del comerciante –tan importante como la del noble para la felicidad de la patria⁴³–, como de la necesidad de cuidar la política caminera. Baste con recordar cómo el *Ensayo* de 1766 conecta construcción de caminos y tránsito comercial para «levantar un trono a la felicidad pública», pues los caminos

«son el medio con que se abre la comunicación y correspondencia de las gentes más apartadas. Ellos facilitan de un pueblo y de un país a otro el transporte de quanto necesitan para mantener la vida y agenciarse la propia felicidad. Ellos haciendo abundante en géneros el país más estéril equivocan por la conveniencia de precios los frutos ajenos con los propios. Ellos aseguran de riesgos a los caminantes y les endulzan de modo las penalidades del viage que se emprende muchas veces por gusto, lo que sin buenos caminos no se hiciera sino por necesidad y como por pensión. Ellos por la comunicación de las gentes civilizan los países más incultos y ellos en fin acercan y juntan (digámoslo así) en un punto de vista las maravillas del Arte sembradas por la inmensa faz de la tierra»⁴⁴.

Y es aquí donde cerramos el círculo que habíamos abierto en el primer capítulo. Los cambios aludidos en el párrafo anterior y la nueva atención dirigida a la integración de espacios internos, volcaron la atención de la política caminera de nuestros territorios hacia la construcción de unas líneas fijas y continuas de comunicación que agilizaran los tránsitos, sí, pero que también estructuraran –política y económicamente– el interior de dichos territorios. La embrionaria jerarquización interna apuntada por algunas villas, el triunfo del tránsito por el fondo de los valles y el progresivo fortalecimiento de las instituciones territoriales prepararon ese momento. Y todo ello explica que se afrontase la costosa y novedosa operación de construir un camino de nueva planta, un camino estructurador del conjunto del territorio, un «camino padre».

⁴² Cit. en GARCÍA ORTEGA, P., *Historia de la legislación española de caminos y carreteras*, Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1982, p. 45.

⁴³ *Ensayo de la Sociedad Bascongada de los Amigos del País. Año 1776*, San Sebastián: Caja de Ahorros Municipal, 1985, pp. 206 ss.

⁴⁴ *Ensayo de la Sociedad Bascongada*, p. 312. Sobre el tema, ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías*, pp. 107 ss.

V. EPÍLOGO

La experiencia de construcción del Camino Real de Coches fue dura, pues estuvo sembrada de una ingente cantidad de obstáculos y coyunturas adversas. Escasez de medios financieros, endeudamiento económico, retrasos en la construcción y problemas semejantes se presentaron en medio de períodos de crisis y conflictos bélicos, con el consiguiente aumento de la precariedad y de la inseguridad. Con otro peligro añadido, pues los nuevos caminos quedaban resaltados en el mapa y el aumento del tránsito los convertía en un escenario idóneo para la actuación de bandoleros y ejércitos⁴⁵.

En 1834, el diputado del partido de San Sebastián don José María Soroa y Soroa, en el contexto de una argumentación que defendía la mejora de las conexiones con Navarra por Alsasua, afirmaba las ventajas que se derivarían de ello

«si [...] se establecen por esta carretera las máquinas locomotoras o de vapor. No diremos que desde San Sebastián a Madrid se construyan caminos de fierro, porque su enorme coste los hace impracticables; y ni creemos que a pesar de la llanura de nuestro camino de Yrún a Somosierra sea tan anivelado cual requiere el sistema de correr los carros de vapor por camino de fierro. Mas tampoco es imaginaria la esperanza de que puedan establecer los carruages de vapor que acaban de inventarse en Ynglaterra para correr los caminos comunes, aun cuando estos tengan algunas declinaciones, mayores sin duda que la nuestra de Segura y Monasterio, según las felices experiencias que se han hecho. Con estas nuevas máquinas se corre en caminos comunes casi con la misma velocidad que por caminos de fierro, y no puede dudarse que se adoptarán por la doble ventaja de evitar el inmenso e insoportable gasto de los caminos de fierro, limitada sólo al de la construcción de carros de vapor»⁴⁶.

Los carros de vapor y caminos de fierro con los que soñaba el diputado donostiarrero eran sin duda el anuncio de nuevos tiempos, de una nueva era en la historia de las comunicaciones. Antes de adentrarse en ella, los habitantes de los territorios de Vasconia habían interiorizado, durante los tres últimos siglos, varias lecciones que los prepararon para entrar en la contemporaneidad. Especialmente aprendieron que ubicarse en un mundo más amplio obligaba a aprehender más intensamente el espacio propio, a definirlo, a considerarlo objeto de dominio y campo para la acción humana. Así, a la vez que intensificaban el sentimiento de pertenencia al cada vez más tenido por «su» territorio –un

⁴⁵ El estudio de un caso concreto en ACHÓN INSAUSTI, J. A., *Historia de las Vías*, por ejemplo pp. 167 ss., 172 ss., 211 ss. y 227 ss.; ASTIAZARAIN, M. I., *La construcción*, pp. 153-155.

⁴⁶ Archivo General de Gipuzkoa (AGG-GAO) JD IM 2-6-12.

sentimiento en el que se imbricaban con fuerza orgullo identitario y conciencia de posesión–, lo estructuraron internamente. Primero de una manera ciertamente espontánea, convirtiendo algunos núcleos en puntos relevantes de un mapa. Después de una manera planificada y concienzuda, a partir del XVIII. En esta última etapa, la construcción de una estructura caminera de nueva planta se reveló como la pieza maestra del proyecto de integración y jerarquización del territorio, junto con la relevancia adquirida por las diputaciones. La mejora de los caminos promovía un entendimiento integral del territorio provincial y una comunicación –política y económica– rápida y efectiva. Incluso abría las mentalidades a una nueva demanda de mejoras que aminorasen los tiempos y acortasen las distancias. Entonces, a comienzos del XIX, los territorios de Vasconia estuvieron listos para aceptar una nueva era de adelantos tecnológicos impensables unos pocos años antes.

VI. BIBLIOGRAFÍA

ACHÓN INSAUSTI, José Ángel, *Historia de las Vías de Comunicación en Gipuzkoa. II. Edad Moderna (1500-1833)*, San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1988.

- Construcción de infraestructuras viarias y percepción del espacio político en Gipuzkoa (1500-1833), *Mundaiz*, 55 (enero-junio 1998), pp. 57-65.

- Comunicarse hace 500 años: actores sociales y estrategias comunicativas en el siglo XVI. En ACHÓN INSAUSTI, José Ángel, Leyre ARRIETA y José María IMÍZCOZ (eds.), *Antes y después de los mass media. Actores y estrategias comunicativas*, Madrid: Dykinson, 2016, pp. 43-65.

- «Suelo de España». Territorialidad y construcción de espacios políticos en los siglos XV-XVI. En PARDOS, Julio A. et alii (eds.), *Historia en Fragmentos. Estudios en homenaje a Pablo Fernández Albaladejo*, Madrid: UAM Ediciones, 2017, pp. 127-135.

- La primera experiencia global, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, LXXIV, 1-2 (2018), pp. 191-2015.

- Relatos desenclavados, territorios conectados. La primera experiencia global y la construcción del discurso foral. En ACHÓN INSAUSTI, José Ángel y José María IMÍZCOZ (eds.), *Discursos y contradiscursos en el proceso de la modernidad (siglos XVI-XIX)*, Madrid: Sílex, 2019, pp. 227-290.

ARAGÓN RUANO, Álvaro, «...a cabsa de la gran seca y esterilidad que a avido...». El impacto de la pequeña edad del hielo en las transformaciones económicas de Gipuzkoa durante el siglo XVII, *Boletín de Estudios Históricos de San Sebastián*, 50 (2017), pp. 19-70.

- ASTIAZARAIN ACHABAL, María Isabel, *La construcción de los Caminos Reales de Gipuzkoa en el siglo XVIII*, Donostia: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1995.
- AZPIAZU ELORZA, José Antonio, Aspectos técnicos y legislativos referentes a carros y calzadas en Guipúzcoa a comienzos de la Edad Moderna. En *Julio Barojari Omenaldia*, 2. *Revista Internacional de Estudios Vascos*, 34, XXXI-3 (octubre-diciembre 1986), pp. 641-653.
- BRAUDEL, Fernand, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XVI-XVIII*. Traducido por Isabel Pérez-Villanueva Tovar, Madrid: Alianza, 1984, 3 vols.
- BRIGGS, Asa y Peter BURKE, *De Gutenberg a Internet. Una historia social de los medios de comunicación*, Madrid: Taurus, 2002.
- CONRAD, Sebastián, *Historia global. Una nueva visión para el mundo actual*, Barcelona: Crítica, 2017.
- DE FRUTOS GARCÍA, María Ascensión, Los inicios camineros en Navarra, *Príncipe de Viana*, 15, Anejo (1993), pp. 111-118.
- Ensayo de la Sociedad Bascongada de los Amigos del País. Año 1776*, San Sebastián: Caja de Ahorros Municipal, 1985 (ed. facsímil de la ed. de Vitoria: Tomás de Robles, 1768).
- FERNÁNDEZ ALBALADEJO, Pablo, *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa, 1766-1833*, Madrid: Akal, 1975.
- FERNÁNDEZ DE MESA Y MORENO, Tomás Manuel, *Tratado legal y político de caminos públicos y possadas*, Valencia: Joseph Thomàs Lucas 1755.
- Fuero Nuevo de Vizcaya* (1526), ed. de Adrián Celaya, Durango: Leopoldo Zugaza ed., 1976.
- GARCÍA ORTEGA, Pedro, *Historia de la legislación española de caminos y carreteras*, Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1982.
- GARIBAY Y ZAMALLOA, Esteban de, *Los siete libros de la progenie y parentela de los hijos de Estevan de Garibay* (c. 1594), ed. de José Angel Achón Insausti, Arrasate: Ayuntamiento, 2000.
- GERHARD, Dietrich, *La Vieja Europa. Factores de continuidad en la historia europea (1000-1800)*, Madrid: Alianza, 1991.
- GIMPEL, Jean, *La revolución industrial en la Edad Media*, Madrid: Taurus, 1982.
- GOBIERNO VASCO (DIRECCIÓN DE OBRAS PÚBLICAS), *La red de caminos y carreteras del País Vasco en la historia*, Bilbao: Gobierno Vasco, 1990.

- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín y Valentín VÁZQUEZ DE PRADA (dirs.), *Historia de las Vías de Comunicación terrestres en Navarra*, Pamplona: Autopistas de Navarra, 1993.
- GONZÁLEZ MÍNGUEZ, César, Las Juntas Generales de Álava y la financiación de la infraestructura viaria (siglos XV-XVI). En DE LAS CASAS, Antonio, Santiago HUERTA y Enrique RABASA, Enrique (eds.), *Actas del Primer Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, Madrid: I. Juan de la Herrera - CEHOPU, 1996, pp. 247-253.
- GRUZINSKI, Serge, *Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización*, México: Fondo de Cultura Económica, 2010.
- *¿Para qué sirve la historia?*, Madrid: Alianza, 2018.
- HAUSBERGER, Bernd, *Historia mínima de la globalización temprana*, México: El Colegio de México, 2018.
- HESPANHA, Antonio Manuel, El espacio político. En *La gracia del derecho. Economía de la Cultura en la Edad Moderna*, Madrid: Centro de Estudios Constitucionales, 1993, pp. 17-60.
- IMÍZCOZ, José María, Entre apertura y enclavamiento. Las redes de los navarros en la primera globalización (1512-1833), *Príncipe de Viana*, 261 (2015), pp. 137-175.
- LARREA SAGARMÍNAGA, María Ángeles, *Caminos de Vizcaya en la segunda mitad del siglo XVIII*, Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca, 1974.
- LEVI, Giovanni, Microhistoria e historia global, *Historia Crítica*, 69 (2018), pp. 21-35.
- LÓPEZ DE ZANDATEGUI, Cristóbal y Luis CRUZAT (recs.), *Recopilación de Leyes y Ordenanzas de la MN y ML Provincia de Guipúzcoa (1583)*, ed. de Sebastián de Insausti, San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1983.
- LOWE, Donald M., *Historia de la percepción burguesa*, México: Fondo de Cultura Económica, 1986.
- MADRAZO MADRAZO, Santos, *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850*, Madrid: Turner, 1984.
- MENÉNDEZ PIDAL, Ramón, *Los caminos en la historia de España*, Madrid: Ediciones Cultura Hispánica, 1951.
- MORELL OCAÑA, Luis, En torno a la proyección histórica de las ciencias sobre el espacio, *Ciudad y Territorio*, 14 (1971), pp. 6-14.
- NOVO LÓPEZ, Pedro A., La red de carreteras provinciales de Vizcaya anterior a la implantación del ferrocarril, *Historia Contemporánea*, 10 (1993), pp. 199-236.

- REGUERA RODRÍGUEZ, Antonio T., *Territorio ordenado, territorio dominado. Espacios, políticas y conflictos en la España de la Ilustración*, León: Universidad, 1993.
- RINGROSE, David R., *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, Madrid: Tecnos, 1982.
- SALLMANN, Jean-Michel, *Le grand désenclavement du monde, 1200-1600*, París: Payot, 2011.
- SAMARKIN, V.V., *Geografía histórica de Europa occidental en la Edad Media*, Madrid: Taurus, 1981.
- SANTOYO, Julio-César, Un camino insólito: el túnel de San Adrián, *Historia y Vida*, X, 108 (marzo 1977), pp. 81-86.
- SERNA VALLEJO, Margarita, El océano Atlántico: de marca o espacio fronterizo a «territorio» dividido y sujeto a distintas jurisdicciones. En TRUCHUELO, Susana y Emir REITANO (eds.), *Las fronteras en el mundo atlántico*, La Plata: Universidad Nacional de La Plata, 1917, pp. 27-70. Recuperado de <http://libros.fahce.unlp.edu.ar/index.php/libros/catalog/book/85>.
- SLOTERDIJK, Peter, El mundo sincronizado. Aspectos filosóficos de la globalización. En *¿Qué sucedió en el siglo XX?*, Madrid: Siruela, 2018, pp. 53-62.
- SOLER, Isabel, *El nudo y la esfera: el navegante como artífice del mundo moderno*, Barcelona: Acanalado, 2008.
- TRUCHUELO GARCÍA, Susana, *Gipuzkoa y el poder real en la Alta Edad Moderna*, Donostia-San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 2004.
- URIOL SALCEDO, José Ignacio, *Historia de los caminos de España*, Madrid: Colegio de Caminos, Canales y Puertos, 1990, 2 vols.
- URZAINQUI MIQUELEIZ, Asunción, *Comunidades de montes en Guipúzcoa: las parzonerías*, San Sebastián: Universidad de Deusto, 1990.
- VALLADARES RAMÍREZ, Rafael, Las obras públicas bajo Carlos III: el sistema radial de carreteras. En *Coloquio Internacional Carlos III y su siglo. Actas*, Madrid: Universidad Complutense, 1988, II, pp. 351-362.
- VIDAL ABARCA, Juan, Historia de los caminos de Álava. Arabako bideen historia. En *Actas de las Juntas Generales de Álava*, Vitoria: Juntas Generales de Álava, 1994, VI, pp. VII-CXCIX.
- WARD, Bernardo, *Proyecto Económico (1762)*, ed. de J.C. Castellano, Madrid: Instituto de Estudios Fiscales, 1982.