



Anxo Sánchez @anxosan

7 Oct · 12 tweets · [anxosan/status/1313813851310362627](#)



Hoy ya se puede leer el artículo que anunciaba hace dos semanas con este mapa, un trabajo hecho con [@fedepablo](#) y Ángel Alañón-Pardo titulado "Complex networks to understand the past: the case of roads in Bourbon Spain" y disponible aquí [rdcu.be/b7989](https://rdcu.be/b7989) (1/11)

 **Anxo Sánchez**  
@anxosan

En breve aparecerá un artículo fruto del trabajo del gran [@fedepablo](#) con Ángel Alañón-Pardo y yours truly, del que os voy a adelantar la figura 6 a ver si os imagináis de qué puede ir el artículo. Ya os digo yo que ni de casualidad lo vais a acertar...



7:06 PM · Sep 20, 2020

11 See Anxo Sánchez's other Tweets

Gracias al currazo de [@fedepablo](#) recopilando mapas y digitalizándolos, hemos podido establecer con bastante seguridad unas cuantas cosas sobre la evolución de la red de carreteras en España desde el siglo XVII hasta el XIX incluidos.

Concretamente, estas (2/11):

La estructura de la red carreteras y de postas no es un diseño nuevo que surge con la llegada de los Borbones, sino que existía en lo fundamental (y en mucho de lo accesorio) en 1700 y es la del mapa de arriba (3/11)

Las mejoras llevadas a cabo desde 1700 mejoraron significativamente la accesibilidad de toda España, y no hubo alteraciones en la accesibilidad relativa de las regiones. Se

concentraron en Madrid y en la periferia y si perjudicaron fue al interior, pero... (4/11)

... la mayoría de efectos se experimentaron a nivel de ciudades y no de regiones como un todo (5/11)

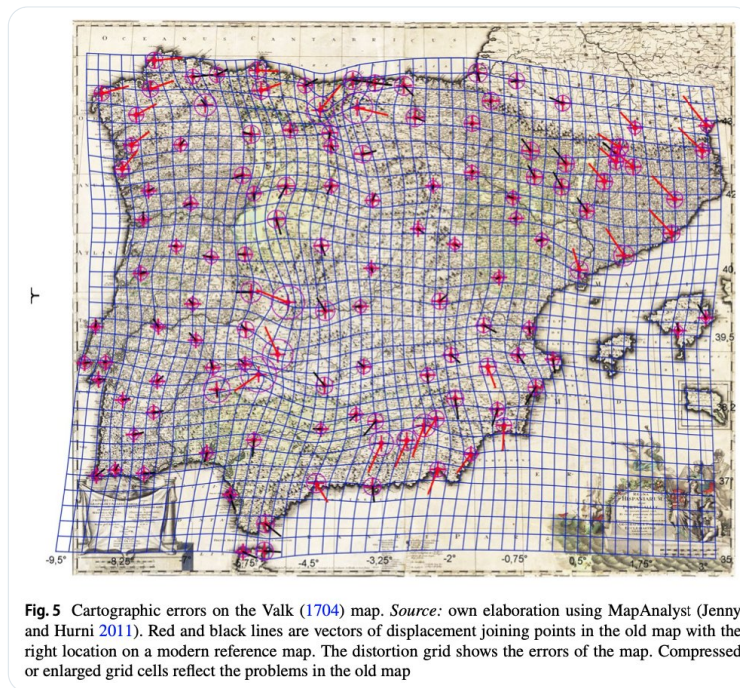
De hecho, comparando con diversos métodos contrafactuales de toma de decisiones sobre qué tramos ir mejorando y en qué orden, vemos que la red que resultó de la evolución en los siglos XVIII y XIX era bastante eficiente y... (6 /11)

... compatible con que se hubiera determinado por criterios objetivos de diferentes tipos, incluyendo dar peso o no a la población y otros (7/11)

En definitiva, de nuestro análisis se desprende que la obras realizadas en la red de carreteras de España no hicieron más que reutilizar un diseño que ya existía y no se hicieron para perjudicar a unos frente a otros (8/11)

Como decía antes, esto se puede concluir gracias al monumental trabajo liderado por [@fedepablo](#) de recuperación de fuentes históricas de todo tipo (el paper tiene 10 páginas de referencias) (9/11)

Para muestra, el mapa adjunto mostrando los errores cartográficos cometidos por una referencia fundamental como Valk (1704), errores que por supuesto están tenidos en cuenta en nuestros análisis (10/11)



Una muestra de lo que el análisis de datos conjugado con las técnicas de redes complejas pueden hacer para iluminar los procesos históricos, y un enorme placer haber contribuido junto con [@fedepablo](#) y Ángel, además de haber aprendido lo que ni se sabe (11/11)



Please [#unroll](#) [@threadreaderapp](#)

...