



UNIVERSIDAD
DE GRANADA

Programa de Doctorado en
Historia y Artes

CAMINOS Y CAMINANTES

Los carreteros del reino de Granada (s. XVIII)

Tesis Doctoral
Raúl Ruiz Álvarez

Dirigida por: Dra. Margarita M. Birriel Salcedo



Editor: Universidad de Granada. Tesis Doctorales
Autor: Raul Ruiz Alvarez
ISBN: 978-84-1117-887-7
URI <https://hdl.handle.net/10481/82459>



UNIVERSIDAD DE GRANADA

Programa de Doctorado en Historia y Artes

CAMINOS Y CAMINANTES

LOS CARRETEROS DEL REINO DE GRANADA (s. XVIII)

TESIS DOCTORAL

Raúl Ruiz Álvarez

Dirigida por

Dra. Margarita M. Birriel Salcedo

2022

*El mundo es una espalda
de negra carne de mulo*

Federico García Lorca

*A mis seres queridos,
su ecléctica armonía
han compuesto estas páginas*

RESUMEN

CAMINOS Y CAMINANTES

LOS CARRETEROS DEL REINO DE GRANADA (S. XVIII)

El conocimiento del transporte terrestre en la Península Ibérica plantea una problemática clave para poder entender, más allá de la propia economía, los aspectos vitales que configuran los medios de producción del Estado Moderno, es decir, el desarrollo de los medios de transporte, de comunicación y de almacenamiento. En España alcanzará su mayor exponente en la creciente preocupación de la Corona por la mejora de las infraestructuras del camino, la seguridad del viaje y en la configuración territorial de la Real Cabaña de Carreteros, como institución judicial.

Caminos y Caminantes: los carreteros del reino de Granada (s. XVIII) centra su interés en el transporte terrestre y los hogares transportistas en el reino de Granada. Para ello se han abordado las informaciones que nos proporciona la documentación del Catastro de Ensenada y del Fondo de la Subdelegación del Juez Privativo de la Real Cabaña de Carreteros de la Chancillería de Granada, además de otra documentación procedente de los archivos municipales, protocolos notariales, guías de caminos o literatura de viajes.

Los oficios del transporte se registraron con diferente terminología, por lo que se ha analizado el léxico de los correspondientes al reino de Granada con el objetivo de categorizar correctamente el objeto de nuestro estudio, en una sociedad marcada por la pluriactividad, donde no es fácil establecer los límites entre una dedicación profesional y libre, exclusiva o complementaria, al transporte.

El transporte con bestias o con carretas depende en gran medida de las infraestructuras del camino (caminos y hospederías) e influye económica y socialmente en los hogares transportistas. En este contexto se han localizado a los carreteros, cabañiles y arrieros relacionando su número y localización con la atracción de los caminos y/o los polos económicos. Además, se han estudiado sus rendimientos del trabajo y la complementariedad con otras actividades; vinculando los datos con la estructura y el tamaño de los hogares, así como con el ciclo vital de los arrieros, siendo conscientes de que el hogar arriero, junto con la familia y la vecindad, generan estrategias de supervivencia y de gestión del patrimonio. En este sentido, se han planteado cuestiones relativas a cómo actúa el género en dichos hogares del transporte, donde el papel de las mujeres, ya sean jefas de hogar, cónyuges o hijas es fundamental para el hogar; o a cómo los criterios de clase actúan en determinados colectivos, como las cabañas del transporte, donde se aprecian notables desigualdades entre quienes ostentan la propiedad de las cabañas, el mayoral y los propios cabañiles. Se ha pormenorizando el estudio en la comarca de Guadix y la ciudad de Vera. En esta última hemos podido comprobar la evolución de sus hogares desde 1752 hasta 1812. Finalmente, continuando con la economía de la empresa del transporte, hemos fijado la mirada en las bestias, aportando un estudio de caso en el Valle de Lecrín, a través de cartas de obligación de pago e inventarios, que nos proporcionan información sobre el coste, el tipo, el mercado y las estrategias de negociación dentro y fuera de la unidad doméstica para la adquisición de este recurso.

Los transportistas contaron con numerosos privilegios, otorgados por la Corona, durante la Edad Moderna, constituyendo la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros. Tras estudiar las características generales de dichos privilegios, nos hemos centrado en el Juzgado Privativo correspondiente a la Real Chancillería de Granada, para conocer cuáles eran sus funciones, cómo se organizaba y los principales conflictos que en él se dirimieron. Por último, se ha estudiado la problemática sobre su jurisdicción, para lo que se han consultado datos relativos al reino de Murcia, donde también actuó la justicia privativa de la Real Cabaña de Carreteros con subdelegado propio.

ABSTRACT.

PATHS AND TRAVELLERS:

THE CARTERS OF THE KINGDOM OF GRANADA (18TH CENTURY)

Knowledge of land transport in the Iberian Peninsula raises a key issue in order to understand, beyond the economy itself, the vital aspects that configure the means of production of the Early Modern, i.e. the development of means of transport, communication and storage. In Spain, it reaches its greatest exponent in the Crown's growing concern for the improvement of road infrastructures, the safety of the journey and in the territorial configuration of the Real Cabaña de Carreteros, as a judicial institution

"Caminos y Caminantes: los carreteros del reino de Granada (18th century)" focuses on land transport and transport households in the kingdom of Granada. To this end, the information provided by the documentation of the Cadastre of Ensenada and of the Fund of the Subdelegation of the Privative Judge of the Real Cabaña de Carreteros of the Chancery of Granada, as well as other documentation from municipal archives, notarial protocols, road guides and travel literature, have been used.

In the 18th century, the transport trades were registered employing different terminology. Hence, in this thesis, we have analysed the lexicon of those corresponding to the kingdom of Granada with the aim of correctly categorising the object of our study.

Transport with beasts or carts depends to a large extent on the road infrastructures (roads and inns) and has an economic and social influence on transport households. In this context, carters, cabañiles, and muleteers have been identified and their number and location have been related to the attraction of the roads and/or economic poles. In addition, their work performance and complementarity with other activities have been studied, linking the data with the structure and size of the households, as well as with the life cycle of the muleteers, being aware that the muleteer household, together with the family and the neighbourhood, generate strategies for survival and heritage management. In this sense, questions have been raised about how gender acts in these transport

households, where the role of women, whether they are heads of household, spouses or daughters, is fundamental for the household; or how class criteria act in certain groups, such as the transport cabins, where notable inequalities can be seen between those who own the cabins, the foreman and the cabañiles themselves. The study was carried out in detail in the region of Guadix and the town of Vera. In the latter, we have been able to verify the evolution of its households from 1752 to 1812. Finally, continuing with the economics of the transport business, we have looked at beasts, providing a case study in the Valle de Lecrín, through letters of obligation to pay and inventories, which provide us with information on the cost, type, market and negotiation strategies within and outside the domestic unit for the acquisition of this resource.

The carriers were granted numerous privileges by the Crown during the Early Modern, constituting the Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos and Trajineros. After studying the general characteristics of these privileges, we have focused on the Juzgado Privativo corresponding to the Real Chancillería de Granada, in order to find out what its functions were, how it was organised and the main conflicts that were settled there. Finally, we have studied the problems of its jurisdiction, for which we have consulted data relating to the kingdom of Murcia, where the private justice of the Real Cabaña de Carreteros also acted with its own subdelegate.

ABREVIATURAS

AHN.	Archivo Histórico Nacional
AGS	Archivo General de Simancas
DGS	Dirección General de Rentas
CE	Catastro de Ensenada
RG	Respuestas Generales
AHNob	Archivo Histórico de la Nobleza
ARCHV.	Archivo de la Real Chancillería de Valladolid
ARCHGR	Archivo de la Real Chancillería de Granada
030SJPRCC	Subdelegación del Juzgado Privativo de la Real Cabaña de Carreteros de Granada
AHPGr	Archivo Histórico Provincial de Granada
CE	Catastro de Ensenada
RG	Autos, Respuestas Generales y Estados Locales
RP	Respuestas Particulares (Libro de los Cabezas de Casa y Libro de lo Real)
LGSi	Libro General Secular Industrial de Granada.
LPC	Vecindario secular de personal cualificado por oficios
AHPAL	Archivo Histórico Provincial de Almería
CE	Catastro de Ensenada
RP	Respuestas Particulares (Libro de los Cabezas de Casa y Libro de lo Real)
AHPRGr	Archivo Histórico de Protocolos de Granada.
DO	Distrito Órgiva
DGr	Distrito Granada
AMGr	Archivo Municipal de Granada

AMC	Archivo Municipal de Cartagena
AMV	Archivo Municipal de Vera
BNE	Biblioteca Nacional de España
NTLLE	Nuevo Tesoro Lexicográfico de la Lengua Española
RAE U	Real Academia Española. Usual
RAE A	Real Academia Española. Autoridades
RAE M	Real Academia Española. Manual
ROD G	Manuel Rodríguez Navas y Carrasco
ALE G	José Alemany y Bolufer
CAS G	Adolfo de Castro y Rossi
NUÑ G	M. Núñez de Taboada
NEB B	Antonio de Nebrija
DOM G	Ramon Joaquín Domínguez
OUD B	César Oudin
COV M-Ms	Sebastián de Covarrubias
TER M	Esteban de Terreros y Pando
L	Libro
sig.	Signatura
leg.	Legajo
f.	Folio
ff.	Folios
s/f.	Sin foliar
r.	Recto
v.	Vuelto

ÍNDICE

Resumen

Abstract

Abreviaturas

CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN	19
1.1. Justificación y relevancia del tema	19
1.2. Objetivos	24
1.3. Fuentes	27
1.3.1. El Catastro del Marqués de Ensenada	30
1.3.1.1. Categorizar el transporte en el Catastro de Ensenada	36
1.3.1.2. La documentación del reino de Granada	38
1.3.1.2.1. Las Relaciones Juradas Individuales	45
1.3.1.2.2. Las Respuestas Generales	47
1.3.1.2.3. Los libros de los Cabezas de Casa	49
1.3.1.2.4. Los libros de lo Real	50
1.3.1.2.5. Los Estados Locales	52
1.3.1.2.6. Los Estados Provinciales	53
1.3.1.2.7. El Vecindario de Ensenada	54
1.3.2. El fondo de la Subdelegación del Juzgado privativo de la Real Cabaña de Carreteros del Archivo de la Real Chancillería de Granada	55
1.3.3 Otras fuentes	61
1.3.3.1. Los Archivos Estatales	62
1.3.3.2. Las Chancillerías	63
1.3.3.3. Los archivos municipales	64
1.3.3.4. Los protocolos notariales	65
1.3.3.5. Diccionarios, Cartografías, guías de caminos y libros de viajes...	66
1.4. Metodología	71
1.4.1. Las jurisdicciones: el Reino de Granada y la Real Chancillería de Granada	74
1.4.2. Las Humanidades Digitales: Bases de Datos, Mapas y gráficos	75
1.5. Estructura	77

CAPÍTULO 2. ESTUDIAR EL TRANSPORTE EN LA ESPAÑA MODERNA: UN BALANCE	
HISTORIOGRÁFICO	79
2.1. El transporte y los transportistas	84
2.1.1. El transporte, un límite a la economía	90
2.1.2. Trabajo y transporte	98
2.1.2.1. La arriería: del complemento a la agricultura a las poderosas familias del transporte	100
2.1.2.2. La carretería: entre la colectividad y el silencio	118
2.1.2.3. Género, Mujeres y Trabajo en el transporte	130
2.1.3. Los animales del transporte: un horizonte indefinido	137
2.2. Las infraestructuras del camino	143
2.2.1. Los caminos en la historiografía	150
2.2.2. Ventas, Mesones y Posadas	157
2.2.3. Viajes y viajeros	166
2.3. De la organización de la justicia y el gobierno al Juzgado Privativo de la Real Cabaña de Carreteros en Granada	170
2.3.1. La Chancillería de Granada	173
2.3.2. La Justicia de Comisión	180
CAPÍTULO 3. LÉXICO DEL TRANSPORTE CON BESTIAS EN EL REINO DE GRANADA	185
3.1. Arrieros o Trajineros	187
3.2. Cabañiles y Jabarderos	197
3.3. Los animales del transporte	203
CAPÍTULO 4. EL PESO DE LA ARRIERÍA EN EL REINO DE GRANADA: NÚMERO, LOCALIZACIÓN Y DEDICACIÓN	207
4.1. Las tierras occidentales del reino de Granada	230
4.2. El camino de Málaga a Granada	262
4.3. El camino de Granada a Sevilla: Loja y Las Villas	287
4.4. Los caminos de Granada a la Costa y las Alpujarras	293
4.5. Las tierras Orientales del reino de Granada	307

CAPÍTULO 5. ECONOMÍA Y HOGARES DEL TRANSPORTE EN EL REINO DE GRANADA	333
5.1. Guadix y su tierra	335
5.1.1. Número y dedicación	338
5.1.2. Los hogares del transporte	343
5.1.3. La economía: propiedad e industrial	348
5.2. La ciudad de Vera	354
5.3.1. Número y dedicación	365
5.3.2. Los hogares del transporte	370
5.2.3. La economía: propiedad e industrial	381
5.2.4. La conflictividad local	392
5.3. El mercado de bestias. Un ejemplo de la economía en el Valle de Lecrín	398
CAPÍTULO 6. LA FIJACIÓN DE LAS UTILIDADES A LA ACTIVIDAD ARRIERA	415
6.1. Sobre las utilidades del ramo industrial	417
6.2. Las utilidades de la arriería en las Respuestas Generales del reino de Granada	425
6.2.1. Categoría 1. Aportan la utilidad total por el tráfico y número de las bestias	426
6.2.2. Categoría 2. Aportan datos de la utilidad del trabajo más la utilidad por bestia, distinguiendo en la mayoría de los casos entre mayores y menores	427
6.2.3. Categoría 3. Aportan únicamente los datos de la utilidad de las bestias	429
6.2.4. Categoría 4. Aportan el total del industrial por la arriería sin especificar el número de bestias con que trajinan	430
6.2.5. Otras casuísticas	431
6.3. Las cifras de la arriería en el reino de Granada	433
6.3.1. Las Bestias	433
6.3.2. La utilidad del transporte con bestias en el reino de Granada	435
6.3.3. La arriería en los Estados locales de la Letra F	439
6.4. El producto arriero en el Estado General del reino de Granada	442
CAPÍTULO 7. CABAÑAS Y CABAÑILES EN EL REINO DE GRANADA	449
7.1. Aproximación a su estudio a partir del Catastro de Ensenada	452
7.2. Rompiendo moldes: de los grandes trayectos a la exclusividad de la industria	455
7.2.1. Cabañas para la industria: Pataura, Motril y Adra	456
7.2.2. Cabañas y Cabañiles: Dalías y la ciudad de Granada	464
7.3. Cabañas y Cabañiles. Entre el industrial y el personal	471

CAPÍTULO 8. TIPOS Y LÉXICO DEL TRANSPORTE CON RUEDAS	475
8.1. Los carreteros: bolicheros, cosarios y carpinteros	476
8.2. Las calesas	491
8.3. Otros tipos	497
CAPÍTULO 9. LOS CARRETEROS DEL REINO DE GRANADA	503
9.1. Número, localización y dedicación	505
9.1.1. El Occidente del reino de Granada	508
9.1.2. El camino de Málaga a Granada	512
9.1.3. El camino de Granada a Sevilla: Loja y Las Villas	526
9.1.4. Los caminos de Granada a la Costa y las Alpujarras	532
9.1.5. Las tierras orientales del reino de Granada	533
9.2. El industrial carretero en el reino de Granada	548
CAPÍTULO 10. LA REAL CABAÑA DE CARRETEROS, CABAÑILES, JABARDEROS Y TRAJINEROS EN EL REINO DE GRANADA	557
10.1. La Real Cabaña de Carreteros y sus privilegios	560
10.1.1. Los privilegios	560
10.1.2. La organización de la justicia del transporte	566
10.2. El Juzgado Privativo en Granada	570
10.2.1. El juez subdelegado	572
10.2.2. La Organización del Juzgado	578
10.3. El Juzgado Privativo en el reino de Murcia	580
10.4. Justicia y Transporte. Aspectos generales	583
10.4.1. Los transportistas	583
10.4.1.1. Los cabañiles	586
10.4.1.2. Los carreteros	588
10.4.1.3. Los jabarderos	594
10.4.1.4. Los arrieros	595
10.4.2. Los espacios del transporte	596

10.5. La conflictividad	599
10.5.1. Las jurisdicciones	599
10.5.2. Pastos y rastrojeras	604
10.5.3. Los sorteos de milicias	605
10.5.4. Tratos y contratos	606
10.5.5. Robos y violencia	607
10.5.6. Guardianas del patrimonio	608
10.5.7. Otros	609
CONCLUSIONES	615
BIBLIOGRAFÍA	627

CAPÍTULO 1

INTRODUCCIÓN

1.1. Justificación y relevancia del tema

Como nos recuerda el maestro Fernand Braudel al referirse al transporte terrestre en la Europa Moderna, esta es una realidad cotidiana donde gentes, animales y mercancías sobreviven a las vicisitudes de un viaje preñado de accidentes y de obstáculos del más diverso tenor: aduanas y portazgos, inseguridad, terribles caminos, jornadas interminables. Son las limitaciones políticas y tecnológicas que obstaculizan los intercambios y frenan la articulación territorial y económica de las regiones. Esta foto, que con frecuencia se ha interpretado de manera simple como un tráfico escaso de personas y cosas a lo largo de la Edad Moderna, significaba para Braudel la toma de conciencia del papel determinante de las comunicaciones en las relaciones entre producción, economía y Estado; en lo que él entiende como una lucha contra el espacio que se produce en todas partes, que incluso llega hasta hoy. En definitiva, él nos propone como tarea imprescindible estudiar el transporte terrestre, poner en la mesa de trabajo una parte fundamental de la economía. Las últimas cuatro décadas respondiendo a la tarea pendiente que enunciaba Braudel, diversos estudios

han hecho más compleja nuestra mirada del transporte terrestre en la Edad Moderna¹.. Sin embargo, en España, como veremos, ha tenido una atención limitada y fragmentaria, y para el antiguo reino de Granada, prácticamente inexistente, una tarea pendiente, un reto investigador en muchos sentidos, como explicaremos, pero que aceptamos como necesarios para comprender como las colchas de Oria y Cantoria llegaron a América, cómo Granada se abastece, Huéscar exporta lanas o cómo el trabajo del transporte terrestre ocupa y atañe a muchas personas de las que habitaron nuestro territorio.

En la España Moderna, las transformaciones del transporte terrestre estuvieron estrechamente ligadas a la mejora de los caminos y las hospederías y a la concesión de privilegios a los transportistas. En 1497, Isabel de Castilla instituyó la conocida Cabaña Real de Carreteros, otorgando una serie de prerrogativas a asociaciones y carreteros privados del Reino, a los que se unirían los cabañiles y sus derramas en 1629. Se ponía de manifiesto el interés de la Corona por proteger el transporte interior en sus territorios para abastecer a sus ejércitos y a las ciudades y villas del Reino. Una política que tuvo su máxima expresión en la creación de una comisión especial con un Juez Conservador en el Consejo de Castilla, cabeza de una organización territorial clave para desagrar los asuntos de los transportistas, e indirectamente para garantizar el desarrollo económico de la Corona de Castilla y el control del transporte de mercancías y del comercio.

Desde hace unos años, el número creciente de publicaciones sobre transporte terrestre en la Península Ibérica, especialmente sobre la centuria dieciochesca, ha ido llenado el vacío historiográfico de una problemática clave para poder entender, más allá de la propia economía, los aspectos vitales que configuran los medios de producción del Estado Moderno, es decir, el desarrollo de los medios de transporte, de comunicación y de almacenamiento. En España tendrá su mayor exponente en la creciente preocupación por la mejora de las infraestructuras del camino y la seguridad del viaje, y en la configuración territorial de la Real Cabaña de Carreteros como institución judicial. Como obras de

¹ Fernand Braudel, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII, Tomo I* (Madrid: Alianza Editorial, 1984), 372.

referencia, debemos destacar la de Santos Madrazo sobre el *Sistema de Transportes en España, 1750-1850*, y anteriormente la de David Ringrose que se ocupó de *los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*². A estas, se han ido sumando una serie de estudios contextualizados en lo local y realizados desde diversos enfoques y métodos. Como muestra, los estudios de Pedro Gil Abad sobre la Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria; las investigaciones de Laureano M. Rubio Pérez sobre los arrieros maragatos de León; o las referentes a los caminos con el artículo de Máximo Diago Hernando y Miguel Ángel Ladero Quesada, entre otros³. Así, las aportaciones al conocimiento del transporte han ido aumentando al ocuparse de los diferentes territorios y de diversas problemáticas jurídicas, tecnológicas, sociales o económicas relacionadas con él.

Los privilegios de los transportistas son conocidos por la historiografía modernista, especialmente los que atañen a los transportistas de la España septentrional, aunque queda mucho por hacer, pues se ha primado el conocimiento de los privilegios a través del estudio la legislación, sobre la propia ejecución de los mismos y cómo interactúan en el entramado administrativo, judicial y social. En el reino de Granada, la incidencia de estos privilegios aún no ha sido estudiada, como tampoco se han investigado los aspectos socioeconómicos y culturales de quienes transportan en este vasto territorio, ni se han resuelto las cuestiones referentes a sus hogares. Tan solo disponemos de algunas referencias de los caminos del sur peninsular en obras como la citada de Santos Madrazo,

² Santos Madrazo Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850* (Madrid: Turner, 1984), 2 volúmenes; y David R. Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)* (Madrid: Tecnos, 1972).

³ Pedro Gil Abad, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria* (Burgos: Diputación de Burgos, 1983); Laureano M. Rubio Pérez, *Arrieros Maragatos. Poder, negocio, linaje y familia. Siglos XVI-XIX* (León: Fundación Hullera Vasco-Leonesa, 1995); y Máximo Diago Hernando y Miguel Ángel Ladero Quesada, "Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII". *En la España Medieval*, nº 32 (2010), consultado el 1 de agosto de 2021: 347-382. <https://revistas.ucm.es/index.php/ELEM/article/view/ELEM1010110347A>.

en la que se detallan los itinerarios y las mejoras de caminos y hospederías⁴; o en los trabajos de José Jurado Sánchez sobre la red viaria de Andalucía en el siglo XVIII⁵. A la par, las hospederías han suscitado el interés de quienes investigan, especialmente a través de la mirada de los viajeros o de sus funciones arquitectónicas⁶.

En cuanto al juez subdelegado o a quienes transportan en el reino de Granada, tan solo encontramos algunas referencias testimoniales y cuantitativas, respectivamente, en la obra de Ringrose. De ahí nuestro interés en estudiar los caminos y caminantes en este territorio, para la que tenemos que seguir la senda que nos marcan las huellas que el transporte ha dejado en la documentación. Serán la base de esta investigación, por un lado, el amplio corpus documental del Catastro del Marqués de Ensenada que contiene informaciones para las 399 localidades del Reino, y por otro, la documentación judicial, y especialmente el Fondo de la Real Cabaña de Carreteros de Granada, para la jurisdicción de la Real Chancillería de Granada.

El *Catastro de Ensenada* ha sido ampliamente utilizado por la historiografía para investigaciones de diversa índole y aún hoy sigue respondiendo a las nuevas preguntas de la investigación histórica. También ha sido usado para comprender algunas de las

⁴ Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850, vol. 1. La Red Viaria*, 294-301; y *vol. 2. El Tráfico y los Servicios*, 455-502.

⁵ José Jurado Sánchez, *Los Caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)* (Córdoba: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba y Ayuntamiento, 1988).

⁶ Sobre los viajeros en el territorio andaluz, remitimos al trabajo de Rocío Plaza Orellana, *Los caminos de Andalucía: memorias de los viajeros del siglo XVIII* (Sevilla, Universidad de Sevilla-Secretariado de Publicaciones, 2008). Referente a las hospederías en el reino de Granada, véanse las publicaciones resultado de esta Tesis doctoral y especialmente a la bibliografía seleccionada: Raúl Ruiz Álvarez, "Ventas, mesones y posadas en el reino de Granada (s. XVIII)", *Chronica Nova*, nº 46 (2020), consultado el 1 de julio de 2021: 309-345. <https://doi.org/10.30827/cnova.v0i46.13690>; "Las hospederías en el litoral del reino de Granada: Los mesones de Motril en el Catastro de Ensenada", *Baetica, Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, nº 39 (2019), consultado el 1 de julio de 2021: 251-283. <https://doi.org/10.24310/BAETICA.2019.v0i39.6854>; "Ventas y Mesones en los caminos del Valle de Lecrín y las Alpujarras (s. XVIII)", *Tiempos Modernos*, vol. 10, nº 41 (2020), consultado el 1 de julio de 2021: 120-153. <http://hdl.handle.net/10481/66654>.

características del transporte como muestran los estudios de Concepción Camarero Bullón para Burgos o de Camilo Fernández Cortizo y Domingo Luis González Lopo para Galicia⁷. Sin embargo, hasta las recientes publicaciones resultado del proyecto de esta tesis doctoral, no se había utilizado la información catastral para indagar en la localización y caracterización socioeconómica de los hogares arrieros del reino de Granada⁸.

En lo concerniente a la documentación judicial y la utilización de la conflictividad como método de análisis del transporte, el vacío historiográfico es casi total si hablamos de la España Meridional. Precisamente, esta tesis abordará en su conjunto y por primera vez el fondo -hasta el inicio de esta tesis no estaba disponible para su consulta-, que se custodia en el Archivo de la Real Chancillería de Granada sobre el juzgado privativo de la Real Cabaña de Carreteros en la jurisdicción de la Chancillería de Granada. Su interés radica en la posibilidad estudiar una amplia documentación que nos permita, al menos, dibujar la estructura y las características del propio juzgado privativo de la Real Chancillería y su funcionamiento, y a comprender la interrelación en la sociedad de la actividad del transporte y de quienes transportan.

De esta forma, esta tesis, *Caminos y Caminantes: los carreteros del reino de Granada*, se ocupará del transporte terrestre en el territorio granadino en el siglo XVIII, desbordando incluso su título pues conocer cómo era la circulación e intercambios económicos; cuáles eran las rutas; las infraestructuras; y, sobre todo, los transportistas y sus instituciones, exigía pensar y definir todo el transporte terrestre del Reino. Además, queríamos destacar

⁷ Concepción Camarero Bullón, *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada*, Tesis doctoral Inédita (Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, 1987), consultada el 1 de agosto de 2021. <http://hdl.handle.net/10486/6264>; Camilo Fernández Cortizo, "Arrieros y traficantes en la Galicia rural de la época moderna", *Ohm: Obradoiro de Historia Moderna*, nº 17 (2008), consultado el 9 de octubre de 2021: 325-352. <https://doi.org/10.15304/ohm.17.459>; Domingo Luis González Lopo, "La arriería en el comercio de la Galicia suroccidental según el Catastro de Ensenada", *Ohm: Obradoiro de Historia Moderna*, nº 17 (2008), consultado el 9 de octubre de 2021: 353-372. <https://doi.org/10.15304/ohm.17.460>.

⁸ Raúl Ruiz Álvarez, "El Transporte en el reino de Granada (siglo XVIII)", *Cuadernos De Historia Moderna*, nº 46, 1 (2021), consultado el 9 de octubre de 2021: 235-59. <https://doi.org/10.5209/chmo.71827>.

como interactúa el transporte como eje para el desarrollo de las infraestructuras y del propio oficio de transportar, una actividad imprescindible para la vida y el desarrollo de las villas, ciudades y lugares del Reino, un elemento clave en el día a día de cualquier práctica económica de la modernidad. No podemos olvidar que para construir, para comerciar, para trillar, para pleitear, para moler, para tejer, para conocer o para comer, hay que transportar. Una acción del propio proceso de producción, como ya dijo Marx, «el capital productivo aplicado en la industria del transporte añade valor a los productos transportados, formado por la transferencia de valor de los medios de transporte y por el valor adicional creado por el trabajo de transporte»⁹, o como dos siglos antes explicó Adam Smith, en 1776, el transporte es indispensable para el comercio y este para el desarrollo económico de la Nación¹⁰. La decisión de elegir *Los Carreteros del Reino de Granada* como subtítulo de la tesis se refuerza en el estudio de la conocida como Cabaña Real de Carreteros, donde se incluían carreteros, cabañiles, jabarderos y trajineros. Por tanto, atenderemos al conjunto del transporte y transportistas terrestres.

1.2. Objetivos

El objetivo principal de esta tesis doctoral es reflexionar sobre el transporte y los transportistas en el reino de Granada en el siglo XVIII a partir de las informaciones que nos proporciona la documentación del Catastro de Ensenada y la documentación judicial, y más concretamente, el *Fondo de la Subdelegación del Juez Privativo de la Real Cabaña de Carreteros de la Chancillería de Granada*.

⁹ Karl Marx, *El Capital*, tomo II: el proceso de circulación del Capital (México: siglo XXI editores, 2008), 173.

¹⁰ Adam Smith, *Investigación de la naturaleza y causa de la riqueza de las naciones* (Valladolid, Oficina de Viuda e Hijos de Santander, 1794). Léase con atención el tomo II, capítulo V: De los diferentes empleos de los capitales.

De manera más específica queremos indagar en los tipos de transporte terrestre, su vinculación a las infraestructuras del camino, y los aspectos socioeconómicos de los hogares transportistas. La hipótesis de partida es que en el reino de Granada predomina la arriería por caminos de herradura con escasos rendimientos del trabajo y la complementariedad campo-transporte, en el marco de la pluriactividad propia de la Edad Moderna. Esto se explica por varias razones entre las que se encuentra, por un lado, la escasez de caminos de ruedas donde se concentraría la carretería, y por otro, la falta de organizaciones o empresas transportistas, ya sean hermandades de carreteros como las de la comarca Pinaica o grupos como los arrieros maragatos que establecieron estrategias familiares para generar importantes redes de poder a través del control comercial y la propiedad de la tierra.

Queremos clasificar terminológicamente los oficios del transporte terrestre que encontramos en el reino de Granada, para así distinguirlos de otros oficios relacionados con el mismo como la construcción o arreglo de carretas, la producción de cordeles o la cría y herraje de los animales de tiro. Además, es necesario plantear las categorías de los oficios del transporte en una sociedad donde encontramos desde una dedicación profesional y exclusiva, a una actividad complementaria campo o la actividad artesana, y como no, un transporte privado que realizan los pequeños propietarios de tierra del campo al molino o a la casa. ¿Y el transporte de las ideas? ¿Acaso eso no es transporte?

En cuanto los transportistas, los analizaremos atendiendo a cada tipología en relación a su localización y a la correlación de la misma con las infraestructuras del camino y la economía de la comarca. Asimismo, estudiaremos el producto que podrían ganar por su actividad, junto a algunos de la economía de los hogares como la estructura de la propiedad o la regulación de los ramos personal e industrial según la documentación de Ensenada. Además, caracterizaremos esos hogares según su tamaño, estructura y ciclos vitales, para lo que nos valdremos de estudios de caso como Guadix y su tierra, y Vera. En cuanto a la carretería, abordaremos estos ítems para cada una de las 399 localidades del reino de Granada.

Desde el género como categoría de análisis y de forma transversal, queremos plantear cuestiones relativas a cómo actúa el género en los espacios, el propio oficio o las relaciones con la comunidad. Además, también plantearemos cuestiones sobre las mujeres del transporte, ya fuesen transportistas, hijas, esposas, madres o criadas, y más todavía de las primeras, cuáles serían sus funciones en el transporte: ¿Transportan? ¿Propietarias?. Y si quedaron en el ámbito doméstico y de la familia frente a la ausencia del transportista, ¿Qué categoría jurídico-social adquieren, especialmente las que ejercían la jefatura del hogar en la praxis? Otros debates atenderán a criterios de clase, pues indudablemente no es lo mismo la situación de una viuda propietaria de cabaña que gestiona un mayoral y los cabañiles, que una viuda con un solo hijo arriero, cuya única propiedad es el jumento con el que transporta. Desigualdades que construyen el género y la clase, a las que habría que unir el papel de la comunidad, tanto en el mundo rural como en los barrios del transporte de las ciudades, pues la comunidad controla y genera redes de asistencia entre quienes ejercen el oficio y sus familias, que en principio, para el sur no tienen nada que ver con las redes de poder de los maragatos, formadas a través de estrategias familiares de reproducción y expansión de los patrimonios. Así, aunque conocemos las relaciones sociales de género en las migraciones, gracias a los excelentes estudios de Ofelia Rey Castelao, en los que tiene en cuenta algunos ejemplos de mujeres arrieras en Galicia¹¹, la historiografía no ha entrado en los marcadores de género en el estudio del transporte, ni se han tenido en cuenta a las mujeres de los hogares transportistas y sus funciones en las economías familiares, más allá de percepciones -reiteradas en la literatura- que no toman la conciencia necesaria de su condición de trabajadoras.

Respecto al juzgado privativo, es necesario plantear sus características generales en el marco de la administración del Estado, y en concreto de la Real Chancillería de Granada, saber cómo se organizaba, cuáles eran sus funciones, quienes ostentaron los cargos, qué temas se dirimieron o aproximarnos al coste de la justicia del transporte, sin olvidar lo que

¹¹ Ofelia Rey Castelao, *El vuelo corto. Mujeres y migraciones en la Edad Moderna* (Santiago de Compostela, USC Editora Académica, 2021).

esta documentación nos ofrece para completar los perfiles sociales de los transportistas. Múltiples son las preguntas que nos planteamos sobre la relación entre los transportistas y el juzgado privativo: ¿Quiénes acuden a la justicia y por qué asuntos? ¿Qué tipo de transportistas son? ¿Cuál es su procedencia? ¿Se cumple un principio de cercanía con Plaza Nueva de quienes acuden al juzgado? ¿Aportan información más allá del tipo de transporte: tipo de carretas, número de bueyes, composición de la cabaña, quienes les acompañan? ¿Acuden reiteradamente a la justicia? ¿Qué mercancías transportan y cuáles son sus trayectos? ¿Cómo se organizan? ¿Es posible estudiar su nivel de alfabetización?, o si a través de la documentación podemos indagar algunas cuestiones sobre sus hogares.

Finalmente, también nos hemos propuesto cruzar estas informaciones con las obtenidas en la lectura de documentos municipales y notariales, en los que también quedó huella de la circulación de los transportistas, ya fuese por la compra-venta de bestias, o por los conflictos que quedaron en el ámbito local, que no fueron pocos.

1.3. Fuentes

Para alcanzar los objetivos que nos hemos propuesto hemos seleccionado dos fuentes principales: el *Catastro de Ensenada* y el fondo de la *Subdelegación del Juzgado privativo de la Real Cabaña de Carreteros de Granada*. Las hemos complementado con informaciones de numerosas fuentes procedentes de los Archivos Estatales, Regionales y Municipales, así como las que proceden de los diferentes órganos de las chancillerías de Valladolid y Granada. Además, hemos manejado cartografía histórica, tratados y recopilaciones de caminos, y diccionarios geográficos y lingüísticos.

Se han examinado las informaciones sobre el transporte que nos proporcionan los diferentes niveles documentales del Catastro de Ensenada para las 399 localidades del reino de Granada, siendo su información de gran valor para poder hacer un balance general sobre la tipología, el número y la localización de los transportistas, así como para analizar

la composición de sus hogares, la estructura de la propiedad, y la regulación del industrial del transporte o el personal de los cabañiles y de quienes fabrican y reparan carretas. Igualmente, las noticias que nos proporcionan para todas las localidades del reino de Granada nos permitirán, a través del método comparativo, establecer relaciones entre el número y la utilidad, y la cercanía o la lejanía de los transportistas de las principales vías de comunicación, polos económicos, o fábricas locales. A lo largo de la tesis, problematizaremos la propia fuente, pues nos interesa pensar sobre como el Catastro categoriza el trabajo y regula su utilidad. Todo ello, considerando dos aspectos fundamentales: que los silencios de esta fuente también responden a nuestras preguntas, en aspectos como el trabajo de las mujeres, hijos, hijas y agregados domésticos de los hogares vinculados al transporte; y que la heterogeneidad del Catastro en lo particular nos proporciona algunas informaciones útiles, aunque no sistemáticas, para nuestros fines, como son el tiempo que podrían transportar al año, las mercancías o el estado y la tipología de las bestias.

A su vez, se han examinado los expedientes, pleitos, correspondencia, normativa y nombramientos que contiene el fondo de la Subdelegación del Juzgado Privativo de la Real Cabaña de Carreteros de Granada, y que nos proporciona información sobre el funcionamiento de esta comisión subdelegada en la jurisdicción de la Chancillería de Granada. Conjuntamente, podremos estudiar, a través de la conflictividad, cómo el transporte influye en la vida cotidiana de las gentes e interactúa con otras actividades, especialmente el comercio y la agricultura, sin olvidar asuntos como los sorteos de milicias o los embargos de carretas para el transporte real. Sin embargo, somos conscientes de que la documentación del fondo no refleja toda la dimensión de una sociedad esencialmente conflictiva, mucho más en asuntos del transporte en los que las obligaciones con la Corona, la seguridad del camino, el cumplimiento de contratos, o la alimentación de bestias en los pagos aldeaños al camino, se resolverán en procesos judiciales que no siempre llegaron al juez privativo, o incluso que se limitaron a resolverse verbalmente entre las partes. No obstante, las posibilidades de que surgieran conflictos entre particulares, mancomunidades

de transportistas, y concejos locales fueron enormes cuando se trató de transportar, de caminar entre jurisdicciones, de cumplir con los portes y tiempos convenidos, o de hacer el camino, es decir, de acarrear con sus animales de carga y tiro valiéndose de los privilegios reales.

Junto a estas fuentes principales, se ha examinado diferente documentación. Con el fin de contextualizar nuestro trabajo territorialmente en la Comisión del juez conservador de la Real Cabaña de Carreteros y en sus subdelegaciones, se han consultado los fondos de cuatro archivos: el Archivo Histórico Nacional, el Archivo General de Simancas, el Archivo Histórico de la Nobleza y el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. Nos hemos ayudado del Portal de Archivos Españoles (PARES)¹², aunque somos conscientes de que en el mismo no figura aún toda la documentación de estos archivos, debido al enorme volumen de la misma, por lo que también se han consultado las guías, inventarios y catálogos de los mismos y se han realizado entrevistas con su personal técnico. Además, se ha examinado el contenido referente al transporte en otra documentación como la municipal o la referente a diferentes órganos de la Real Chancillería de Granada. En cuanto a la documentación notarial, se han visto protocolos notariales del Archivo Histórico de Protocolos de Granada y del Archivo General de la Región de Murcia.

Otra fuente imprescindible para esta investigación ha sido, de naturaleza jurídica, la *Novísima Recopilación*, en todo lo que atañe al transporte, y más en concreto a los privilegios de la Real Cabaña de Carreteros. Asimismo, se ha consultado todo lo relacionado con los caminos.

En cuanto a las fuentes de naturaleza geohistórica, hemos utilizado principalmente el diccionario geográfico de Tomás López, las recopilaciones y tratados sobre caminos, y diferente cartografía y representaciones visuales de los espacios de estudio.

¹² Portal de Archivos Españoles PARES. <https://pares.culturaydeporte.gob.es/inicio.html>

Finalmente, para determinar las tipologías de transportistas nos hemos valido del *Nuevo tesoro lexicográfico de la Lengua Española*, que recoge las obras lexicográficas españolas más representativas de la Edad Moderna, así como de otros diccionarios.

A continuación presentaremos pormenorizadamente las posibilidades y límites de estas fuentes en tres apartados: primero, el Catastro de Ensenada y sus niveles documentales en el reino de Granada; segundo, el fondo de la Subdelegación de la Real Cabaña de Carreteros de Granada; y por último, en el apartado «otras fuentes» detallaremos las fuentes de naturaleza jurídica, judicial y política, así como las de naturaleza notarial, geohistórica y lingüística que hemos utilizado para esta investigación.

1.3.1. El Catastro del Marqués de Ensenada

El siglo XVIII europeo estuvo marcado por los levantamientos catastrales, que tenían dos objetivos: dar respuesta a los problemas económicos del Estado y controlar el espacio y las gentes a través del conocimiento. Sobre el particular, Ángel Ignacio Aguilar Cuesta, en uno de los capítulos de su reciente tesis doctoral, ha analizado como «instrumento de poder» los catastros de Rusia, zona Báltica, Francia, Italia y el Imperio Austrohúngaro, además de los realizados en España¹³.

En el siglo XVIII español se realizaron tres catastros: el *Catastro de Patiño*, iniciado el 9 de diciembre de 1715 para el territorio catalán. Este será esencial para concebir el *Catastro de Ensenada*, que con el objetivo de implantar la Única Contribución en la Corona de Castilla, comenzó en 1749 sus averiguaciones. Junto a estos Catastros textuales, se

¹³ Ángel Ignacio Aguilar Cuesta, *Catastrar las Castillas: racionalidad frente a despilfarro. El coste de la realización del Catastro de Ensenada en el Reino de Jaén*, Tesis doctoral inédita (Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, 2021), 29-127. Agradezco al autor que me la haya facilitado. Hemos seguido la detallada descripción que realiza de cada uno de los niveles documentales, 96-127.

realizará uno de naturaleza planimétrica elaborado entre 1749 y 1777, la *Planimetría General de Madrid*.

La documentación generada por las operaciones catastrales constituye una de las fuentes más importantes para el estudio de la España del siglo XVIII, pues además de fiscalizar, categorizan y ordenan el territorio y a quienes lo habitan¹⁴. De ellos, el más utilizado por la historiografía ha sido el Catastro de Ensenada, especialmente desde la publicación en 1947 del libro sobre el Catastro del entonces director del Archivo del Ministerio de Hacienda, Antonio Matilla Tascón¹⁵. El elenco documental de más de 80.000 volúmenes conservados en diferentes archivos nacionales, provinciales y municipales, ha permitido aproximarse al conocimiento de aspectos económicos, sociales y demográficos - principalmente- de Castilla a mediados del siglo XVIII. Asimismo, la instantánea que nos proporciona de todos los lugares de la Corona de Castilla ha facilitado hacer comparaciones, pues la documentación ofrece cierta homogeneidad en cuestiones generales, aunque como veremos, es heterogénea en lo particular, lo que permite hacerse

¹⁴ Concepción Camarero Bullón, Ángel Ignacio Aguilar Cuesta, Laura García Juan, y Alejandro Vallina Rodríguez, “De los catastros textuales a los cartográficos. Rusia y España: una visión comparada”, en *La identidad nacional a través del diálogo entre culturas*, eds. Natalia V. Karpovskaya y Andrés Santana Arribas (Universidad Federal del Sur y Universidad de Cádiz, 2020), 46-51. Véanse a modo de marco general: Concepción Camarero Bullón y Pilar Faci Lacasta, “La estructura documental del Catastro de Patiño, según las Reglas Anexas al Real Decreto de 9 de diciembre de 1715”, *CT: Catastro*, nº 56 (2006): 89-116; Concepción Camarero Bullón, “El Catastro de Ensenada, 1745-1756: diez años de intenso trabajo y 80.000 volúmenes manuscritos”, *CT: Catastro*, nº 46 (2002): 61-88; y Francisco José Marín Perellón “Planimetría general de Madrid y visita general de casas, 1750-1751”, *CT: Catastro*, nº 39 (2000): 87-114; y Concepción Camarero Bullón, “Averiguarlo todo de todos: el catastro de Ensenada”, *Estudios Geográficos*, vol. 63, nº 248-249 (2002), consultado el 14 de agosto de 2021: 493-531. <https://doi.org/10.3989/egeogr.2002.i248-249.236>.

¹⁵ Antonio Matilla Tascón, *La Única contribución y el Catastro del Marqués de la Ensenada* (Madrid: Ministerio de Hacienda. Servicio de Estudios de la Inspección General, 1947).

otras preguntas a la investigación¹⁶. Así, los diferentes niveles documentales –Autos, Respuestas Generales, Relaciones Juradas Individuales, libros de los Cabezas de Casa, libros de lo Real y Estados Locales, principalmente- han sido utilizados desigualmente por la historiografía en las últimas décadas¹⁷.

En cuanto a la utilización del Catastro de Ensenada para el estudio del reino de Granada hace unos meses se publicaba un trabajo sobre la historiografía de Granada y Almería en los últimos cincuenta años. Nos remitimos al mismo para conocer las diferentes perspectivas y enfoques con los que ha sido utilizada esta fuente¹⁸. Destaca en estas cinco décadas, el avance en los diferentes usos de la documentación catastral desde diferentes ámbitos como la historia agraria, la geografía, la demografía histórica, la historia económica o la cartografía, y que además, se sitúan en una perspectiva transversal y con múltiples enfoques. Sin embargo, se continúan echando de menos los trabajos que planteen cuestiones como el registro o la concepción de los datos y debatan sobre las posibilidades que nos proporcionan los diferentes niveles documentales. Asimismo, sería conveniente la realización de un estudio en profundidad sobre el proceso averiguador en el reino de Granada, lo que nos permitiría valorar la realidad de la ejecución de estas averiguaciones,

¹⁶ Este análisis sobre la fuente ha ocupado recientes publicaciones como: Raúl Ruiz Álvarez, “El transporte en el reino de Granada (s. XVIII)”; y Concepción Camarero Bullón, “El Catastro de Ensenada: una documentación homogénea en conjunto, heterogénea en detalle”, en *Del pasado al futuro: una colaboración permanente* (Burgos: Diputación e Institución Fernán González, 2021), 93-115.

¹⁷ Véanse: Ignacio Durán Boo y Concepción Camarero Bullón (coords.), *El Catastro de Ensenada. Magna averiguación fiscal para alivio de los vasallos y mejor conocimiento de los reinos 1749-1756* (Madrid: Ministerio de Hacienda, Centro de Publicaciones y Documentación, 2002); y Julián Pablo Díaz López, “Entre la descripción y la metodología novedosa: medio siglo en la historiografía del Catastro de Ensenada”, *Nimbus: Revista de climatología, meteorología y paisaje*, nº 29-30, (2012), consultado el 14 de agosto de 2021: 201-216. <http://hdl.handle.net/10835/2977>. Nos remitimos a las publicaciones de la revista *CT Catastro* y la colección Alcabala del Viento como referentes en la cuestión.

¹⁸ Raúl Ruiz Álvarez y María José Ortega Chinchilla, “Granada y Almería en el Catastro de Ensenada, un recorrido por la historiografía”, *Revista de Historiografía (RevHisto)*, nº 35 (2021): consultado el 2 de abril de 2022: 79-110. <https://doi.org/10.20318/revhisto.2021.5244>.

tanto en el proceso ejecutorio como en la valoración de bienes, y sobre todo, en la regulación las utilidades de los ramos personal e industrial.

Aun así, podemos afirmar sin equivocarnos que la producción ha sido muy rica. No nos detendremos en un estudio pormenorizado de la misma, para lo que nos remitimos al trabajo anteriormente citado, pero sí queremos presentar algunas nociones. En las décadas de los 70'-80' se produce un creciente interés por el uso de la documentación Catastral, principalmente desde la disciplina geográfica en torno al catedrático de Geografía de la Universidad de Granada, Joaquín Bosque Maurel, seguidos de la Historia Moderna, de la que destaca la tesina de Juan Luis Castellano Castellano sobre Motril. Entre las memorias de licenciatura, tesinas y tesis que atendían generalmente a una comarca o localidad en la que se analizaba la población, la economía y el paisaje, destacó por sus innovadores enfoques metodológicos, la obra de Amparo Ferrer sobre Alhama de Granada¹⁹. En el mismo tiempo, para Burgos, Concepción Camarero Bullón presentaba la obra referente del Catastro, que cambió su concepción, pues por primera vez se estudiaba en profundidad el proceso de confección, las características, y el contexto en torno a las operaciones²⁰. Será en los años 90' cuando se sumen otras líneas de investigación y la colección Alcabala del Viento nos proporcione diferentes estudios entre los que destacaron la transcripción de las Respuestas Generales de numerosas localidades precedidas de estudios introductorios.

¹⁹ Amparo Ferrer Rodríguez, *El paisaje agrario de Alhama de Granada en el siglo XVIII* (Granada: Granada: Caja General de Ahorros y Monte de Piedad, Seminario de Estudios, 1976); José Manuel Onieva Meriegues, *El municipio de Montefrío: estudio geográfico* (Granada, Universidad de Granada, 1977); Jesús Arias Abellán, *Propiedad y usos de la tierra en el Marquesado del Cenete* (Granada: Universidad de Granada, 1984); Juan Luis Castellano Castellano, *El Siglo de las Luces. Agricultura y Sociedad Motrileña* (Motril: Ayuntamiento de Motril, 2011). Este último trabajo se publicó a título póstumo con introducción de Francisco Sánchez-Montes González. A estos se sumarán los de Fernando Villegas del Valle de Lecrín, Cristina Viñes de la Vega de Granada, para lo que nos remitimos a las notas a pie de página citado artículo: Ruiz Álvarez y Ortega Chinchilla, "Granada y Almería en el Catastro de Ensenada. Un recorrido por la historiografía".

²⁰ Camarero Bullón, *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada*; véase también: Concepción Camarero Bullón, *Burgos y el Catastro de Ensenada* (Burgos: Caja de Ahorros Municipal de Burgos, 1989)

Subrayar la contribución de Julián Pablo Díaz López con una completa tesis doctoral a partir de los datos catastrales sobre el Valle de Andarax²¹.

El Catastro de Ensenada comienza a desarrollar una mayor complejidad y perspectivas analíticas en el siglo XXI, sumando las humanidades digitales²², y lo que nos resulta más interesante, planteamientos más allá del carácter cuantitativo de la documentación. Cito algunos nombres y líneas de investigación, sin pretensión de exhaustividad, ya que nos detendremos en el próximo capítulo. Nuevos enfoques sobre la historia social de la población²³; sobre los estudios del espacio y la casa²⁴; sobre la historia

²¹Julián Pablo Díaz López, *Economía y paisaje agrario del Valle del Andarax en el siglo XVIII: un estudio sobre el catastro de la ensenada*, Tesis doctoral inédita (Granada: Universidad de Granada, 1995). Véase también: Julián Pablo Díaz López, *El valle de Andarax en el siglo XVIII: propiedad de la tierra y paisaje agrario en el Catastro de Ensenada* (Granada: Universidad de Granada, 1996).

²² Un ejemplo: Laura García Juan, Ángel J. Álvarez Miguel, Concepción Camarero Bullón, y Julio Escalona Monge, “Modelo de datos para la digitalización y gestión de fuentes catastrales geohistóricas textuales: aplicación al Catastro de ensenada”, *CT: Catastro*, nº 72 (2011): 73-98.

²³ James Casey y Bernard Vincent, “Casa y familia en Granada”, en *La familia en la España mediterránea, (ss. XV-XIX)* (Barcelona: Crítica, 1987), 172-211; Francisco García González, “El grupo doméstico en la Castilla rural: algunos indicadores a mediados del siglo XVIII en la zona centro-meridional”, en *VII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*, vol. 2, (El mundo rural en la España moderna), coord. Francisco J. Aranda Pérez (Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2004), 153-175.

²⁴ Margarita M. Birriel Salcedo, “Género y espacio doméstico: la casa rural en el siglo XVIII”, en *Arquitectura y mujeres en la Historia*, ed. por María Elena Díez Jorge (Madrid: Síntesis, 2015), 305-339; de la misma autora, “Espacio y género en la Edad Moderna: retos, problemas y logros de la investigación”, *Mujeres e historia* (Valladolid, Universidad de Valladolid, 2016), 89-120. Carmen Hernández López, *La casa en la Mancha Oriental. Arquitectura, familia y sociedad rural (1650-1850)*, Tesis doctoral inédita (Albacete: Universidad de Castilla-La Mancha, 2009). Véase también la contribución desde la Humanidades Digitales, Margarita M. Birriel Salcedo, *Las casas del Valle del Leclín (S. XVIII)* (2014), consultada el 9 de agosto de 2021. <http://casasleclin.es>.

de las mujeres y el género²⁵, sobre las tecnologías y las transformaciones²⁶, o incluso sobre sus posibilidades cartográficas²⁷.

Recapitulando, el catastro ha sido fundamental para el conocimiento del territorio granadino en el siglo XVIII. Progresivamente, al estudio del medio físico, el uso y la propiedad de la tierra, los cultivos, y los hogares se han ido sumando temas de estudio sobre la producción de alimentos, los oficios, la actividad femenina, o la arquitectura. Pese al carácter fiscal de la fuente, poco se ha atendido a clarificar cómo se reguló el producto y la utilidad de los diferentes ramos. Comprendemos que es una tarea de una gran complejidad, pero necesaria para poder saber con qué categorías estamos trabajando y a que realidad responden. En definitiva, el Catastro es una fuente inagotable para la investigación.

²⁵ Margarita M. Birriel Salcedo, “Jefaturas de hogar femeninas en la ciudad de Granada (1752). I: Caracterización demográfica del hogar”, en *Estudios en homenaje al profesor José Szmolka Clares*, coord. Antonio Luis Cortés Peña, Miguel Luis López-Guadalupe Muñoz, y Francisco Sánchez-Montes González (Granada: Universidad de Granada, 2005), 591-604; Luis Garrido González, “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*, nº 50 (2019).

²⁶ Margarita M. Birriel Salcedo, “Tecnología, conocimiento y propiedad. Los molinos de aceite en el Reino de Granada (s. XVIII)” *Chronica Nova*, nº 41 (2015), consultado el 2 de marzo de 2021: 39-69. <https://revistaseug.ugr.es/index.php/cnova/article/view/3843>; de la misma autora, “La producción de queso en el Valle de Lecrín (s. XVIII)”, en *Producción y consumo en el Valle de Lecrín: el sector alimentario*, coord. Juan Félix García, Pérez y María José Ortega Chinchilla (Granada: Diputación de Granada-CEHVAL-Mancomunidad del Valle, Círculo Rojo, 2017), 221-252.

²⁷ María José Ortega Chinchilla, “Cartografía del espacio vivido: los croquis del Catastro de Ensenada y del Diccionario Geográfico de Tomás López desde el enfoque de la Geografía de la Percepción”, *CT: Catastro*, nº 95 (2019): 9-44; Concepción Camarero Bullón, “La cartografía en el Catastro de Ensenada 1750 1756”, *Estudios Geográficos*, nº 231 (1998), consultado el 1 de octubre de 2021): 245-283. <http://estudiosgeograficos.revistas.csic.es/index.php/estudiosgeograficos/article/view/603>.

1.3.1.1. Categorizar el transporte en el Catastro de Ensenada

Pensar el Catastro como problema «es un rasgo que define la acción de historiar en nuestra tradición historiográfica»²⁸. De ahí que tengamos que analizar cómo se categoriza el transporte en los diferentes niveles que componen el corpus documental. Partiremos presentando el Catastro como una tecnología del poder, un instrumento útil para controlar esencialmente la vida de las gentes de Castilla, donde no solo se intenta valorar la propiedad, registrar las rentas o conocer los hogares, sino también regular el trabajo y conocer aspectos de la población como el ciclo vital, el estado civil, o en algunas ocasiones, la etnia –gitanos- y la incapacidad para trabajar²⁹. En el año 2019, la profesora Margarita M. Birriel apuntaba que «la encuesta fiscal codifica a la vez que averigua, es decir, regula y clasifica el mundo, no simplemente muestra»³⁰. Y es que estamos ante una «tecnología del poder» que emana del propio Estado y que, aunque con un fin fiscal, está pensada para ordenar y controlar, para conocer y medir Castilla.

La fuente no es neutra. Está asociada a un universo teórico propio de un contexto determinado, tanto económico como político y social. Un universo donde se intentan racionalizar una serie de conceptos que tampoco son neutros, y que responderán a unas ideas concretas. Teniendo en cuenta esto, la averiguación siguió una Instrucción muy clara y detallada que establecía como debía recogerse, organizarse y cotejarse toda la información, aunque no siempre se siguió el sistema establecido, inscribiendo una variedad de datos que abren un universo de posibilidades a la hora de analizar nuestro pasado

²⁸ Raúl Ruiz Álvarez, “Seminario ‘Problematizar el Catastro’, 6 a 8 de febrero de 2020. Lanjarón”, *Revista Historia Autónoma*, nº 17 (septiembre 2020), consultado el 29 de agosto de 2021: 171-74. <https://revistas.uam.es/historiaautonoma/article/view/12468>.

²⁹ Sobre estas cuestiones, el equipo de Margarita M. Birriel está explorando líneas de investigación que se están desarrollando a través de los Trabajo Fin de Grado y Fin de Máster.

³⁰ Margarita M. Birriel Salcedo, “Ellas gobiernan la casa. Jefas de Hogar Femeninas en el Valle de Lecrín”, *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, nº 31 (2019), consultado el 21 de octubre de 2021: 57-82. <https://www.cehgr.es/revista/index.php/cehgr/article/view/235>.

histórico y conocer aspectos socioeconómicos y culturales de la población³¹. Pues no podemos obviar que ese marco teórico propio del contexto va más allá de lo macro, de esta «tecnología del poder» estatal, y también influye en lo micro y las relaciones socioeconómicas, políticas y religiosas de cada localidad. Sobre lo primero se lleva teorizando décadas, pero lo segundo ha quedado obviado, pese a que la propia correspondencia catastral planteó infinidad de problemas sobre la categorización aplicada a cada territorio³².

Respecto a la fuente, no sería muy atrevido afirmar que Concepción Camarero Bullón nos abrió un sinfín de posibilidades para la investigación a partir del Catastro del marqués de la Ensenada³³. También lo hizo en lo referente al transporte. Su capítulo «Lo industrial-comercial y lo personal»³⁴, a través de la fijación de las utilidades a la arriería y la carretería, nos proporcionó una categorización de los oficios relacionados con el transporte según sus especies de ganado (mayor y menor), la distancia (larga y corta) o el transporte organizado en las cuadrillas de carreteros. Para ello, además de la documentación que

³¹ AHN, Consejos, Libro 1510, ff. 403-427.

³² Miguel Foucault acuñó el concepto «tecnología del poder» para analizar los procedimientos en los que las relaciones de poder se articulaban en una sociedad determinada. Miguel Foucault, *Historia de la sexualidad*, vol. I (Madrid: siglo XXI, 1977). Véase también Miguel Artola, *La Hacienda del Antiguo Régimen* (Madrid: Alianza Editorial-Banco de España, 1982); Fernando López Castellano, *La contribución directa de 1813: un intento de reforma del Sistema* (Granada: Universidad de Granada, 1992). En prensa, véase, Marta Martín Sánchez, “Comprender el Catastro”, en *El Pinar en el Catastro de Ensenada*, ed. por Margarita M. Birriel Salcedo, María José Ortega Chinchilla y Marta Marín Sánchez.

³³ Desde finales de los años 80 la extensa producción de Concepción Camarero Bullón ha estado marcada por su carácter innovador y por el conocimiento en profundidad del Catastro del Marqués de la Ensenada, tanto de su confección como de sus características, ventajas y limitaciones. Sería imposible detenerse en pormenorizar cada una de sus obras, por lo que nos referiremos algunas: *El debate de la Única Contribución. Catastrar las Castillas 1749* (Madrid: Tabapress, 1993). Como coautora con Amparo Ferrer Rodríguez y Juan Gámez Navarro, “El proceso de elaboración del catastro de Ensenada en el Reino de Jaén”, *CT Catastro*, nº 43 (2001): 93-136; con Ángel Ignacio Aguilar Cuesta: “Catastro, sitios reales, bienes y rentas del rey en el siglo XVIII”, *Espacio, tiempo y forma. Serie VI, Geografía*, Tomo 12 (2019): 31-62

³⁴ Camarero Bullón, *Burgos y el Catastro de Ensenada*, 281-315.

utilizaremos en esta investigación, Concepción Camarero Bullón apuntó a los datos sobre el tráfico que proporcionan algunos memoriales³⁵. Ringrose y Santos Madrazo también utilizaron en sus estudios los datos del Catastro, señalando que las respuestas apuntan en algunos lugares al número de meses y días por año dedicados al transporte, que por lo general, si era estacional no superaría los ocho meses³⁶.

En definitiva, el Catastro del Marqués de la Ensenada es un instrumento de investigación ampliamente conocido y utilizado –principalmente por historiadores y geógrafos– que en los últimos tiempos ha renovado el interés y el estudio interdisciplinar desde diferentes enfoques como demostró el reciente seminario *Problematizar el Catastro*³⁷.

1.3.1.2. La documentación del reino de Granada

Para conocer cómo se realizaron las averiguaciones en el reino de Granada nos remitimos a los estudios de la revista *CT Catastro* y la extensa obra de Concepción Camarero Bullón y sus discípulos³⁸. En Granada fue únicamente el intendente quién se encargó del proceso catastral, siendo éste el Corregidor de Granada, el marqués de Campoverde, don Luis González de Torres. Tras la operación piloto correspondiente a Gabia la Grande, se

³⁵ Concepción Camarero Bullón, “Informe del Consejo de Hacienda a Carlos III sobre el Catastro de Ensenada, 1779”, *CT Catastro* (2004: 67-107 (especialmente 79-80).

³⁶ Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*; Madrazo, *El Sistema de Transportes en España, 1750-1850*.

³⁷ Esta reunión científica abrió un espacio de reflexión y análisis crítico de las herramientas utilizadas por la historiografía en la interpretación del Catastro de Ensenada y su utilidad para estudiar el pasado. Entre los debates recibió especial atención la dimensión socioeconómica del trabajo.

³⁸ Revista *CT Catastro*, Portal de la Dirección del Catastro, consultado el 40 de mayo de 2021, http://www.catastro.meh.es/esp/ct_catastro.asp.

nombraron jueces subdelegados para comenzar las averiguaciones de todos los lugares del Reino³⁹.

Para esta tesis doctoral es fundamental analizar y cruzar los datos de los diferentes niveles documentales que han llegado hasta nuestros días, pues la heterogeneidad de términos encontrada para los transportistas con bestias tendió a clasificarse bajo el epígrafe de arrieros y la de los bolicheros y carreteros, bajo la de carreteros, encontrando diferentes terminologías en los niveles documentales⁴⁰.

Así, veremos la documentación de nivel local, constituida por los Autos y diligencias, las Relaciones Juradas Individuales, las Respuestas Generales al Interrogatorio de la Letra A, los libros de lo Real y de los Cabezas de Casa, los Estados locales y finalmente la documentación verificatoria y costes. Señalar que estos niveles documentales han recibido diferentes denominaciones, especialmente las Relaciones Juradas Individuales que han llamado memoriales, relaciones juradas o declaraciones; los libros de lo Real, denominados también de lo Raíz o Personal; los libros de los cabezas de casa, que llaman de familias o vecindarios; o los Estados Locales también denominados Mapas. Desde hace algún tiempo, quienes investigamos el reino de Granada hemos llegado a un consenso de denominarlos como se ha indicado anteriormente, pues nos parece una forma de homogeneizar los conceptos.

³⁹ Ángel Ignacio Aguilar Cuesta, Alejandro Vallina Rodríguez, y Laura García Juan, “Fuengirola a través del Catastro de Ensenada”, en *De Suel a Fuengirola. Arqueología y Patrimonio*, ed. por José Antonio Martín Ruiz, (Málaga, Ayuntamiento de Fuengirola, 2019), 51-187.

⁴⁰ Sobre los niveles documentales del Catastro de Ensenada remito a Concepción Camarero Bullón, “Vasallos y pueblos castellanos ante una averiguación más allá de lo fiscal: el Catastro de Ensenada, 1749-1756”, en *El Catastro de Ensenada. Magna averiguación fiscal para alivio de los vasallos y mejor conocimiento de los reinos: 1749-1756*, coord. Ignacio Durán Boo y Concepción Camarero Bullón (Madrid: Ministerio de Hacienda, Centro de Publicaciones y Documentación, 2002), 113-388. Especialmente la página 139. Consultado el 2 de noviembre de 2020. <http://www.eurocadastre.org/pdf/documents/camarero2esp.pdf>. Véase también de la misma autora: “Por qué y para qué un catastro”, en *El Catastro de Ensenada. Magna averiguación fiscal para alivio de los vasallos y mejor conocimiento de los reinos (1749-1755): Comarca vitivinícola de Cigales, 1751-1752*, coord. Tomás Moreno Bueno, Concepción Camarero Bullón y Julio Fernández Portela (Madrid: Dirección General del Catastro, 2018), 11-19.

La documentación referente al Reino de Granada se custodia en diferentes archivos:

El Archivo General de Simancas custodia la copia a la letra que se envió a la Junta de la Única Contribución de las *Respuestas Generales*. Se encuentra disponible en la sección que el Portal de Archivos Españoles PARES dedica al Catastro de Ensenada. La documentación lleva la referencia del Archivo General de Simancas, Dirección General de Rentas, 1º Remesa, Catastro de Ensenada. Esta serie está formada por los libros 1 a 672 ordenados alfabéticamente por cada una de las 22 provincias antiguas de Castilla; dentro de éstos se incluyen 129 *Libros de Hacendados Mayores*⁴¹. La digitalización de la información para las 399 localidades del reino nos ha sido de gran utilidad⁴². Además, en dicho archivo también se custodia la documentación metacastral o paracastral, es decir, la documentación no prevista en la Instrucción. Entre ella podemos señalar el *Censo de Ensenada* de 1756, que está publicado en la colección Alcabala del Viento con un estudio introductorio de Pedro Carasa Soto⁴³. Y el *Vecindario de Ensenada* de 1759, que fue elaborado a partir de la información de los Libro de los Cabezas de casa contabilizando los vecinos útiles nobles y pecheros, vecinos jornaleros nobles y pecheros, pobres de solemnidad nobles y pecheros, habitantes nobles y pecheros, viudas pobres, así como los eclesiásticos seculares. Está publicado en cuatro volúmenes con introducción de Concepción Camarero Bullón y Jesús Campos, y con el prólogo de Antonio Domínguez

⁴¹ Concepción Camarero Bullón, "El 'Libro de Maior Hazendado', ¿una denominación equívoca?", *Estudios Geográficos*, nº 48(188) (1987): 333-358.

⁴² Portal de Archivos Español, Catastro de Ensenada: <http://pares.mcu.es/Catastro/>.

⁴³ Pedro Carasa Soto (Introducción), *Censo de Ensenada, 1756* (Madrid: Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria-Tabapress, 1993). Véase también: Eduardo Rodríguez Espinosa y M^a de los Ángeles Rodríguez Domenech, *El Catastro de Ensenada: nuevos planteamientos en el proceso de elaboración del censo de 1756. La Mancha* (Valencia, Tirant lo Blanch, 2021).

Ortiz⁴⁴. Finalmente, tenemos que hacer mención a la *Correspondencia* correspondiente a las 22 provincias, que se conserva en el Archivo General de Simancas.

El Archivo Histórico Nacional conserva el *Estado de Rentas Provinciales* que se realizaron tras la averiguación de los productos de las veinte y dos provincias del Reino. Estos estados son verdaderas hojas de cálculo que la profesora Concepción Camarero Bullón ha llegado a afirmar en el catálogo de la exposición El Catastro de Ensenada 1749-1756, Magna averiguación fiscal para alivio de los Vasallos y mejor conocimiento de los Reinos, que «no somos capaces de hacernos una idea, ni siquiera aproximada, del trabajo que hubo detrás de cada Estado. Decenas de miles de datos extraídos de la documentación original, miles y miles de operaciones matemáticas»⁴⁵.

El Archivo Histórico de Granada conserva los libros originales del Catastro de Ensenada que quedaron en la Contaduría de Granada. La historia reciente de esta documentación la ha llevado a diferentes edificios como el convento de la Trinidad, la Calle del Buen Suceso y el Escudo del Carmen. En 1922, con Antonio Gallego y Burín como archivero de la Delegación de Hacienda, este fondo documental fue trasladado y cedido al Patronato del Generalife, organismo que desaparecería ese mismo año quedando en la Casa de los Tiros a la espera de crear un Archivo Histórico. En el año 1966 el fondo es trasladado de nuevo a la casa contigua, nueva sede del Archivo de la Real Chancillería de Granada, donde estaría casi tres décadas. En esta fecha, debemos señalar un hito importante, y es la microfilmación de esta documentación por parte de la Iglesia de

⁴⁴ Antonio Domínguez Ortiz, Concepción Camarero Bullón y Jesús Campos (Prólogo e Introducción), *El Vecindario de Ensenada 1759* (Madrid: Centro de Gestión Catastral y Cooperación tributaria-Tabapress, 1991). Especialmente el Volumen II en el que se inserta el reino de Granada. Véanse también: Concepción Camarero Bullón, Ángel Ignacio Aguilar Cuesta, Laura García Juan, “El Vecindario y el Censo de Ensenada: el final de una época y el inicio de otra en los recuentos poblacionales”, *CT Catastro* (2018): 31-64.

⁴⁵ Concepción Camarero Bullón (comisaria), *El Catastro de Ensenada 1749-1756, Magna averiguación fiscal para alivio de los Vasallos y mejor conocimiento de los Reinos* (Madrid: Dirección General del Catastro, Ministerio de Hacienda, 2002), consultado el 3 de noviembre de 2021. https://www.catastro.meh.es/esp/fondo_editorial.asp.

Jesucristo de los Santos de los Últimos Días que conocemos como mormones, la que hace que sea accesible en línea de forma gratuita a través del portal *Familysearch*⁴⁶. Sin embargo, la consulta es algo complicada e incluso confusa al tener que ir fotograma por fotograma buscando en el microfilm⁴⁷. Con la creación del Archivo Histórico Provincial de Granada en 1994, el fondo se traslada a la actual sede y se realiza un proceso de limpieza, restauración, identificación, descripción y digitalización, si bien, estas digitalizaciones no están en línea, como sería deseable y han realizado otros archivos gestionados por la Junta de Andalucía. Por tanto, la investigación hay que realizarla adaptándose al horario y sistema de citas previas del Archivo o pagar las tasas por reproducción para uso personal o de investigación, pese a que las reproducciones llevan años realizadas, lo que es muy costoso para una documentación tan amplia.

En cuanto a la descripción del fondo, se utilizó la clasificación que ya nos diera Antonio Matilla Tascón que llamó Respuestas Particulares al conjunto de los restantes libros de Catastro de Ensenada realizados a nivel local (Relaciones Juradas Individuales, libros de lo Real y libros de los Cabezas de Casa de cada localidad). En el seminario de Lanjarón, a propuesta de Concepción Camarero Bullón, se llegó al consenso de no utilizar Respuestas Particulares y denominar a cada nivel documental por su propio nombre. Aunque así lo haremos en el texto, para posibilitar la búsqueda en el Archivo utilizaremos la signatura actual. Además, queremos dejar constancia de que actualmente estamos elaborando un proyecto a petición de la directora del Archivo, Eva Martín López, para cambiar las descripciones y adaptarlas a la denominación específica de cada documento, que esperamos realizar en el próximo año.

⁴⁶ Portal web FamilySearch: www.familysearch.org. Consultado el 1 de noviembre de 2021.

⁴⁷ Para dar solución a este problema, actualmente Ángel Ignacio Aguilar Cuesta trabaja en un metabuscador de fuentes geohistóricas que nutriéndose de plataformas externas como PARES o el propio familysearch nos sitúa en el fotograma concreto, lo que facilita enormemente el trabajo. <https://www.aguilarcuesta.com/catastro-de-ensenada/metabuscador-de-fuentes-geohist%C3%B3ricas>. Consultado el 1 de noviembre de 2021.

Así, en el Archivo Histórico Provincial de Granada se conservan, siguiendo esta clasificación en series documentales: Autos, Respuestas Generales y Estados; Relaciones Juradas; Cuadernos de cotejo y reconocimiento de tierras, casas y vecindario; Respuestas particulares del vecindario eclesiástico y secular; libro de los mayores hacendados del reino de Granada; libro resumen de estados del vecindario eclesiástico y secular del reino de Granada; y Repartimientos de la Única Contribución. Para esta investigación hemos revisado toda la documentación, profundizando en las Respuestas Generales, los libros de los Cabezas de Casa y de lo Real, y los Estados Locales. Sin embargo, en el Archivo no se encuentra toda la documentación. A continuación se detalla el nivel consultado en este archivo:

Con la descripción *Autos, Respuestas Generales y Estados* se contabilizan 327 localidades de las 399 del reino de Granada. Se presentan generalmente cosidos en un mismo volumen y hacen alusión a los autos, que comprenden la documentación con el proceso seguido en cada unidad catastral, desde el edicto de promulgación del bando a la lectura pública de los contenidos de la documentación final. Seguidamente se encuentra el impreso del Interrogatorio de la Letra A y las Respuestas Generales. Tras las mismas, se cosieron las relaciones y certificaciones que dieron las justicias y peritos, una documentación muy poco estudiada pese al valor de la información que contiene, entre la que se encuentra la relación los individuos sujetos al ramo de lo personal (varones entre 18 y 60 años), con particularidades excepcionales como Laujar de Andarax, en los que aparece la relación de hilanderas⁴⁸. También contiene la certificación de diezmos del último quinquenio, base para calcular los rendimientos de las tierras, la relación de ganados, los ingresos y gastos del concejo, que nos proporciona una aproximación al estado de las

⁴⁸ AHPGr, CE, RG, L 1355, Laujar de Andarax, ff. 140r-147r. Zavala ya indicó que el proceso averiguador no estuvo exento de problemas entre los que se encontró la regulación en algunas localidades del personal a mujeres. Miguel Zavala y Auñón, *Representación al Rey nuestro señor D. Phelipe V (que Dios guarde) dirigida al mas seguro aumento del Real Erario, y conseguir la felicidad, mayor alivio, riqueza y abundancia de su Monarquía* (1732), consultado el 1 de noviembre de 2021. <http://bdh.bne.es/bnearch/detalle/bdh0000187035>. [BNE, MSS/10937].

haciendas locales, detallando de donde procedían los ingresos y en qué se gastaban los fondos, o la copia de los privilegios de rentas y derechos enajenados de la Corona. Finalmente, podemos observar los Estados Locales divididos en cinco letras para los seglares, y cuatro para los eclesiásticos que estaban exentos del ramo personal.

Con la descripción *Relaciones Juradas* encontramos información relativa a 44 localidades de las 399 del reino de Granada. En su mayoría están incompletas, siendo por ejemplo solo 8 folios para la ciudad Granada. La razón de consultar esta documentación era la búsqueda de informaciones que complementarían los demás niveles, especialmente sobre la edad y estado de los animales, los trayectos realizados y las mercancías. Tras un análisis minucioso podemos afirmar que para este fin no son válidas.

En cuanto a lo que el Archivo Provincial de Granada clasifica como *Respuestas Particulares*, es difícil establecer realmente qué nivel documental se conserva para cada localidad, pues generalmente entre los libros se incluyen:

- Libros de los Cabeza de Casa de Seglares y Eclesiásticos.
- Libros de lo Real de Seglares y Eclesiásticos.
- Resúmenes, tanto para los seglares como eclesiásticos.
- Cuenta de la averiguación.

Señalar que, si atendiésemos a la historia de la documentación denominada Respuestas Particulares, toda debiera estar en Granada, pero no es el caso, pues el Archivo Histórico Provincial de Almería custodia las Respuestas Particulares de un número significativo de localidades de la actual provincia, aunque algunas son copias del propio Archivo Histórico Provincial de Granada o de los Archivos Municipales. Uno de nuestros límites ha sido que hay poblaciones o parroquias de la capital en las que no contamos con esta documentación en ninguno de los archivos, o en casos muy excepcionales, no se conserva en buenas condiciones como Béznar o el libro de los Cabezas de Casa de Ízbor⁴⁹.

⁴⁹ AHPGr, CE, RP, L 1104, Béznar ; AHPGr, CE, RP, L 1641, Ízbor.

También se han utilizado las copias que se enviaron a los Ayuntamientos, y que se custodian en sus archivos, como el caso de la ciudad de Almería o de Vera⁵⁰.

Asimismo, atendiendo a la documentación catastral de índole provincial el Archivo Histórico Provincial de Granada conserva un libro referente a los *Mayores Hacendados del reino de Granada de Guájar Fondón o Genalguacil*. Contiene la relación de los cabezas de casa que más diezmo pagan en cada unidad catastral⁵¹.

No nos detendremos más en estas cuestiones, pasando a detallar las posibilidades de cada nivel documental que hemos utilizado para el estudio del transporte:

1.3.1.2.1. Las Relaciones Juradas Individuales

La Única Contribución no pudo ser implantada en el territorio castellano, pero la averiguación llevada a cabo en las provincias nos ofrece una de las informaciones más valiosas, por su universalidad, para conocer los hogares y bienes no solo de los seglares, incluidos los nombres, sino también de los eclesiásticos. Para ello, debían partir de las declaraciones individuales -lo que se conoce como Relaciones Juradas, Memoriales o Declaraciones-, que realizarían tanto los cabeza de familia como las instituciones.

En un trabajo en prensa, junto a María José Ortega Chinchilla, nos propusimos codificar esta tipología documental del Catastro de Ensenada por tener una función y características concretas⁵². Proponemos, pues, hablar de Relaciones Juradas Individuales del Catastro para referirnos a las declaraciones juradas que los cabezas de casa e

⁵⁰ AHPAL, CE, RP, Almería, Tomos 1,2,6; AMV, CE, L 404-405-406-407-2178-2177.

⁵¹ AHPGr, CE, L 6390, Mayores hacendados del Reino de Granada de Guájar Fondón a Genalguacil.

⁵² Resultado de la investigación de esta tesis doctoral: Raúl Ruiz Álvarez y María José Ortega Chinchilla "Las Relaciones Juradas Individuales del Catastro de Ensenada en el reino de Granada", en *Problematizar el Catastro*, coord. Marta Marín Sánchez y Margarita M. Birriel Salcedo (Granada: Comadres, 2022).

instituciones realizaron, al mismo tiempo que contestaban el Interrogatorio de la Letra A, siguiendo el modelo establecido por la Instrucción.

Así, las Relaciones Juradas Individuales del Catastro se realizaron al comienzo de la operación. Se publicó y fijó un bando o edicto mandando que comparecieran todos los vecinos, cabezas de casa, estantes y habitantes, de cualquier estado, calidad y condición para que presentaran una declaración firmada, y si no superan lo hiciese un testigo. El Real Decreto de su Majestad para que con arreglo a la Instrucción, Formularios y Planes que le acompañan se averigüe los efectos en que puede fundarse una sola Contribución para el mayor alivio de sus Vasallos, en lugar de las que componen las Rentas Provinciales, se refiere a esta documentación como Relaciones y describe claramente lo que tiene que contener: nombre y apellido; si es caballero, hidalgo, ministro, abogado, escribano, procurador, mercader de por mayor, o por menor, artista, o jornalero y de cualquier otro arte u oficio que ejerza; número de personas de que se compone su familia, de uno y otro sexo, sean hijos, hermanos, criados, oficiales o aprendices y sus edades; qué bienes raíces tienen en el término, campo por campo; qué número de medidas de las que se usare en aquel pueblo contiene, con distinción de especies, si de regadío o de secano, si de hortaliza, de sembradura, de viña o cualquier otra; si tiene árboles plantados en ellas, de que especie, como está hecho el plantío, si extendido en toda la tierra o a los márgenes, en una, dos o más hileras, explicando la calidad de que es su especie, si de la mejor del término, de mediana bondad u de inferior; si la tierra es inculta y por qué: si por naturaleza, por desidia, o por imposibilidad; qué casas, corrales, bodegas...en cuanto precio están alquiladas o a qué cantidad se puede regular el alquiler; qué molinos harineros, de viento, y de agua, papel, batanes, ingenios de azúcar o cualquier artefacto que haya: qué utilidad le produce al año, donde está situado, como se llama, y a que distancia de la población; si algunas de dichas fincas están cargadas de algunos censos dominicales y otras cargas reales, perpetuas o inherentes a ellas: haciendo mención a sus dueños que los perciban y de su importe; qué rentas de censos, censales, diezmos, tercios-diezmos, primicias o cualquier otra que tenga en el pueblo y término; qué número de ganado, con distinción de especial (excluyendo las

mulas de coche y caballos de regalo) tienen en el pueblo y término, explicando si alguno tiene cabaña o yeguada fuera de él y de qué número de cabezas; y cuantas colmenas y generalmente cuanto tuviesen y les rinde utilidad.

A partir de este nivel documental obtendremos información sobre los que se registraron como transportistas y los ganados del transporte que declararon. Además, en ocasiones registraron los oficios de todos los integrantes del hogar, también mujeres y niños. Información que no se trasladaría a los demás niveles documentales, salvo en casos excepcionales como Laujar de Andarax donde aparece en el libro de lo Real la regulación del personal por hilar, como ya estudiara Luis Garrido González. Sin embargo, estamos en disposición de afirmar que para el reino de Granada, son muy excepcionales las Relaciones Juradas Individuales que aporten una información complementaria a la que se recoge en los libros de los Cabeza de Casa y de lo Real.

1.3.1.2.2. Las Respuestas Generales

Las Respuestas Generales se realizaron en el mismo tiempo que mientras lo sujetos catastrales presentaban sus declaraciones. Así, fueron respondiendo al Interrogatorio de la Letra A compuesto de 40 preguntas, del que se hicieron a la vez dos copias, la que quedó en la Contaduría de Granada y que se custodia en el Archivo Provincial de Granada y la que se envió al Rey, que es la copia digitalizada del Archivo General de Simancas. Además, se realizó una tercera copia para las localidades de la Corona de Castilla en 1761.

La Instrucción establece en el apartado quinto que el Interrogatorio debía llevarse impreso y las respuestas habría que ponerlas en un papel separado siguiendo el mismo orden de las preguntas. Además, debían ir precedidas de una diligencia con quienes estaban convocados a este fin: sus nombres y apellido, cargo y oficios y el motivo de su convocatoria –Alcalde, Regidor, Perito, Geómetra, etc.-, y finalmente las firmarían todos

los concurrentes, a excepción del cura. Firmaría un testigo por quienes no supiesen hacerlo⁵³.

Las Respuestas Generales correspondientes a las 399 localidades del reino de Granada nos permitirán presentar un mapa general sobre el transporte del Reino y algunas características sobre los transportistas. En concreto, la respuesta a la trigésima segunda pregunta es la que recoge la información sobre el transporte, pues pregunta si hay algún tendero, médico, cirujano, boticario, escribano, arriero, etc. y qué ganancias se le regula. No obstante, ha habido que ver detenidamente otras preguntas en las que hemos encontrado informaciones como la trigésimo primera sobre mercaderes y la 33ª sobre las ocupaciones de artes mecánicas. Además, aunque los animales de carga y tiro quedaban excluidos de la letra H, se han consultado las preguntas 18ª y 20ª relativas al ganado⁵⁴.

⁵³ AHN, Consejos, Libro 1510, ff. 406v.

⁵⁴ AHN, Consejos, Libro 1510, ff. 412r-413v.

18ª. Si hay algún esquilmo en el término, a quien pertenece, qué número de ganado viene al esquila a él y que utilidad se regula da a su dueño cada año.

20ª. De qué especies de ganado hay en el pueblo y término, excluyendo las mulas de coche y caballos de regalo; y si algún vecino tiene cabaña o yeguada que pasta fuera del término, donde y de qué número de cabezas, explicando el nombre del dueño.

31ª. Si hay algún cambista, mercader de por mayor o quien beneficie su caudal por mano de corredor u otra persona, con lucro e interés; y qué utilidad se considera el puede resultar a cada uno al año.

32ª. Si en el pueblo hay algún tendero de paños, ropas de oro, plata y seda, lienzos, especería u otras mercaderías, médicos, cirujanos, boticarios, escribanos, arrieros, etc. y qué ganancia se regula puede tener cada uno al año.

33ª. Qué ocupaciones de artes mecánicas hay en el pueblo, con distinción, como albañiles, canteros, albítares, herreros, sogueros, zapateros, sastres, pelaires, tejedores, sombrereros, manguiteros y guanteros, etc.; explicando en cada oficio de los que hubiere, el número que haya de maestros oficiales y aprendices, y qué utilidad le puede resultar, trabajando meramente de su oficio, al día cada uno.

1.3.1.2.3. Los libros de los Cabezas de Casa

Los Libro de los cabezas de casa contienen la información demográfica de la localidad de forma separada para eclesiásticos y seglares. Lo hace por hogares, registrando a todos los miembros del hogar, indicando la relación de parentesco con el cabeza de casa (esposa, hijos, yernos, sobrinos, madre, suegra, etc.).

El décimo sexto apartado de la Instrucción explicaba cómo debía formarse este libro. Una vez realizadas las Relaciones Individuales Juradas y una vez cotejadas, se realizaría un asiento por cada hogar en el que quedase registrado el nombre y apellido del declarante –cabeza de casa-, el estado civil (si es casado, soltero o viudo), el número de hijos e hijas distinguiendo entre mayores y menores de 18 años y cada una de las personas que vivía en la casa anotando si eran oficiales, aprendices, hermanos, etc. Asimismo, también se registraba el oficio o estado, si era hidalgo, caballero o militar, si era mercader, artesano o jornalero⁵⁵.

No obstante, tenemos que tener en cuenta que el Catastro no es una fuente estática, sino que además de averiguar, codifica y regula con unos objetivos políticos, económicos y también sociales, donde actúan factores humanos diferentes en las averiguaciones. Como consecuencia, contamos con diferencias en los diferentes Libros, prestando una atención desigual a las actividades económicas, no solo de los cabezas de casa, sino también de otros miembros de la familia, y especialmente de las mujeres. Pese a estas dificultades, con alguna excepción, aportan información del nombre y apellidos del cabeza de casa, su estado civil, su edad, así como los miembros del hogar y su parentesco. Este nivel documental también tiene límites, pues no siempre aporta el parentesco concreto, o el oficio. De hecho, en la mayoría solo informa de la actividad del cabeza de casa y de los hijos varones mayores de 18 años. Y excepcionalmente aparecen algunos ejemplos donde se anota una actividad de

⁵⁵ AHN, Consejos, Libro 1510, f. 408r.

las mujeres como en Padul, donde se les registra en este libro como «fabricantes de pleita la mitad del año».

Además, permiten clasificar, no sin problemas las categorías profesionales de los transportistas, pues anotan el oficio de los cabeza de casa y algunos componentes del hogar, aunque en la carretería no estará exento de problemas como veremos, pues las denominaciones pueden cambiar de un libro a otro, o en los casos donde se registraron con dos actividades, que en este nivel documental aparezca solo una, sin que sepamos el criterio seguido para ello.

1.3.1.2.4. Los libros de lo Real

A partir de la Relaciones Juradas Individuales que realizaron los sujetos catastrales, y una vez comprobada, cotejada y corregida la información se elaborarán los libros de lo Real, también por separado para eclesiásticos y seculares.

El apartado décimo quinto de la Instrucción establece la formación de un libro para eclesiásticos tanto seculares como regulares y otro para seculares con los asientos registrados conforme al Formulario de la Letra B de las tierras, casas, molinos, diezmos, ganado – distinguiendo las especies-, colmenas, y todo lo que tuviesen declarado los sujetos catastrales. Una vez finalizado se daría lectura pública ante los vecinos para que alegaran los errores no solo suyos, sino si conociesen los de otro vecino.

A partir de ese momento se pasaba a evacuar y calcular el producto para conformar los Estados Locales. Dichas anotaciones también han quedado en el libro de lo Real y serán las que nos permitan calcular tanto la utilidad del industrial del transporte como la riqueza de los hogares. Así, el vigésimo segundo apartado de la Instrucción manda a verificar el producto de la tierra reducido a dinero, así como las clases según indica el Formulario de la Letra C. Y así con las demás propiedades: el vigésimo tercero manda sacar el producto de las infraestructuras edilicias –casas, molinos, batanes, etc.-; el vigésimo cuarto las notas de

las rentas, las colmenas y los ganados. De igual forma, el vigésimo quinto aclara que en el ramo personal solo deberán estar labradores, artistas y jornaleros entre 18 y 60 años, y sacar una nota con el número, el tipo –maestros, oficiales y aprendices-, y lo que podrían ganar cada uno en el oficio; el vigésimo sexto sobre la utilidad por asientos o alquileres que pudieran tener caballeros o hidalgo; el vigésimo séptimo sobre la utilidad de mercaderes, tiendas abiertas, boticarios, mesoneros, arrieros, etc.; y aunque los artistas deben estar comprendidos en el ramo de lo personal, si hubiese alguno que por su comercio tuviese caudal suficiente, también se le regulará la utilidad en el ramo industrial⁵⁶.

Especialmente nos interesa dejar constancia del apartado vigésimo noveno que dice así:

siendo lo respectivo a cambistas, y negociantes por mayor, que teniendo caudal propio, lo emplean en tráfico terrestre, y marítimo; asunto, que se debe manejar con el tiento que pide su delicadeza, por el beneficio que resulta a la Monarquía, porque podría seguirse grave perjuicio a muchos Individuos de grande crédito en el mismo Comercio, el que se descubriese el fondo de cada uno; porque si no fuese tan considerable la opinión en que está reputado en el Público, pudiera descaecer la buena fe de sus correspondientes, y cesarle el lucro. De que resulta que no pudiéndose fijar sobre regla cierta, como lo Real, y Personal, deberá el Intendente en las Plazas de Comercio no solicitar, que las Justicias, y demás Peritos, respondan positivamente en el asunto, ni encargarles la averiguación, sino llamar uno u dos sujetos, de quien tengan los más sólidos y seguros informes de su justificación, que tengan conocimiento del tráfico, y negocios de los Comerciantes, sobre el particular interés de cada uno en el discurso del año, para que en esta conformidad se asegure la práctica de la distributiva igualdad, que en lo posible debe haber en el repartimiento de este Ramo⁵⁷.

Como podemos comprobar, el cálculo del Industrial-Comercial no sería nada fácil, por lo que el apartado trigésimo ahondaría en la regulación del mismo permitiendo incluso

⁵⁶ AHN, Consejos, Libro 1510, ff. 408v-409r.

⁵⁷ AHN, Consejos, Libro 1510, f. 409v.

que el Intendente pudiese llamar a los comerciantes para que bajo juramento declarasen sus utilidades de forma individual o colectiva⁵⁸.

De todos estos cálculos en el libro de lo Real quedará testimonio en lo que los cuadros finales de cada asiento titulados generalmente como Producto.

Por tanto, los libros de lo Real nos facilitan ampliar la información de las gentes que se dedicaron a la actividad arriera y carretera, aportando información sobre sus propiedades (casas, tierras y ganados), y la regulación del industrial de su oficio. Al igual que hemos señalado en el apartado anterior, es necesaria una lectura transversal, especialmente en las jefaturas de hogar femeninas del transporte, donde serían sus hijos o criados quienes realmente ejecutaran la actividad.

1.3.1.2.5. Los Estados Locales

Los Estados Locales presentan un cuadro resumen de los datos económicos de los diferentes ramos ordenados en cinco modelos distintos –cuatro para los eclesiásticos-, que llevarían en el encabezamiento una letra.

- La Letra D: explica en número de medidas de tierra de la Unidad Catastral y su correspondiente producto en reales de vellón, calculado a partir de las notas de valor dadas a cada clase de tierra previamente analizadas⁵⁹.

⁵⁸ AHN, Consejos, Libro 1510, ff. 409v-410r.

⁵⁹ Sobre las medidas de tierra véanse: Amparo Ferrer Rodríguez y Arturo Fernández, *Las Medidas de tierra en Andalucía según el Catastro de Ensenada* (Madrid, Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria-Tabapress, 1996); y Rubén Castro Redondo, *Cartografía digital de Galicia en 1753: Jurisdicciones, provincias y Reino* (Santiago de Compostela: Andavira, 2018). Para las notas de valor, véase: Concepción Camarero Bullón, “La Nota de valor de las clases de tierra y los Estados locales del Catastro de Ensenada”, *CT: Catastro*, nº 51 (2004): 120-130.

- La Letra E: recoge el valor de los bienes de casas, molinos, hornos, lavaderos, etc. y lo referente a sus rentas (censos, sisas, tercias reales, diezmos, etc.).

- La Letra F: estaría dedicado a las utilidades derivadas de las actividades profesionales (Industrial y Comercio). En él aparecen los oficios y el total de utilidad regulada por cada uno en reales de vellón.

- La Letra G: este estado únicamente aparece en los seglares, pues los eclesiásticos estaban exentos del personal. Acopia los datos relativos al impuesto de lo personal, presentando el oficio, si es maestro, oficial o aprendiz, el número de personas que se ocupan en el mismo y la utilidad total.

- La Letra H: se compone de los cuadros relativos al ganado aportando el número, el producto por cabeza y la suma del total.

En este trabajo nos interesan los Estados Locales (Letra F) que contienen las utilidades por actividades profesionales, posibilitándome aproximarme al conjunto del producto de los arrieros y su porcentaje en el total de la industria-comercio de una localidad. Y los Estados Locales (Letra G), que recogen los oficios artesanos relacionados con el transporte como los maestros carreteros e informan sobre su número, su producto diario y el anual.

1.3.1.2.6. Los Estados Provinciales

A partir de la suma de los Estados Locales de las 399 localidades del Reino se formaron los Estados Generales o Provinciales, que nos permitirán corroborar informaciones y comprobar cálculos, pues aportan el dato total del producto arriero y carretero del Reino, y

además en qué localidades se reguló⁶⁰. El transporte terrestre ocupa un campo bajo la categoría «arrieros y bolicheros».

1.3.1.2.7. El Vecindario de Ensenada

Una vez elevados los documentos del Catastro al monarca se pensó en realizar un vecindario formal con los datos demográficos existentes en los libros de los Cabezas de Casa. De ahí que se denomine a este nuevo documento como metacatastral, pues parte de otro documento. Insistió mucho en ello el Contador de Burgos, Salvador de Salzedo como han comprobado en la correspondencia Concepción Camarero Bullón, Ángel Ignacio Aguilar Cuesta, y Laura García Juan⁶¹. Finalmente, la Junta de la Única Contribución aprobó el 22 de junio de 1759 ordenar a los intendentes que elaboraran el vecindario extrayendo los datos de los libros de los Cabezas de Casa y también de las Relaciones Juradas Individuales. Una labor que ocupó a las contadurías desde julio de 1759 hasta abril de 1760.

El trabajo resultante nos permite contar con el número de individuos que existen en el reino, distinguiendo entre Partidos y pueblos. Del mismo modo, distinguiendo entre nobles y pecheros aporta los datos de los vecinos útiles, los jornaleros, los pobres de solemnidad, los habitantes, las viudas pobres cuyo estado no consta y los eclesiásticos

⁶⁰ Un trabajo que han utilizado estos estados como fuente es: Ángel Ignacio Aguilar Cuesta, Alejandro Vallina Rodríguez y Laura García Juan, “El valor del patrimonio inmobiliario gaditano como indicador de poder en el Reino de Sevilla a mediados del siglo XVIII a través del Catastro de Ensenada (1750-1754)”, en *Hacer historia moderna: Líneas actuales y futuras de investigación*, coord. Juan José Iglesias Rodríguez e Isabel María Melero Muñoz (Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla 2020), 813-829.

⁶¹ Concepción Camarero Bullón, Ángel Ignacio Aguilar Cuesta, Laura García Juan, “El Vecindario y el Censo de Ensenada: el final de una época y el inicio de otra en los recuentos poblacionales”, *CT Catastro* (2018): 31-64.

seculares. ¿Sus límites? No se sistematizó otra información que si se contiene en los niveles catastrales, como las edades o la profesión.

1.3.2. El fondo de la Subdelegación del Juzgado privativo de la Real Cabaña de Carreteros del Archivo de la Real Chancillería de Granada

El fondo de la Subdelegación del Juzgado privativo de la Real Cabaña de Carreteros del Archivo de la Real Chancillería de Granada está compuesto por nueve cajas y 360 piezas con una cronología que va desde 1624 a 1834 y tres series documentales: comunicaciones y nombramientos; expedientes; y pleitos⁶². De esta documentación, por operatividad, hemos seleccionado las piezas correspondientes al siglo XVIII. Esta selección tiene una característica clave para nuestro estudio: la homogeneidad del mismo en torno a la Real Cabaña de Carreteros, salvo contadas excepciones. Una peculiaridad que en la documentación del siglo XIX no se da, contando entre las piezas con documentación de determinados asuntos de referidos a los caminos. De hecho, en un principio, cuando el director del archivo, David Torres Ibáñez, nos brindó la oportunidad de consultar este fondo, y nos facilitó a través de un trabajo previo un inventario inicial, estábamos buscando la Junta de Caminos de Granada, tras un periplo por los diferentes archivos sin éxito. No hemos podido encontrar esta documentación, pero sí una serie de documentos sobre obras y apertura de caminos muy interesantes para contribuir al conocimiento de la caminería histórica granadina a principios del siglo XIX.

⁶² El fondo no está descrito, por lo que hemos realizado una descripción de las series documentales que se presenta en el Apéndice documental I.

Tabla 1.1. ARCHGR 030SJPRCC. Subdelegación del Juzgado Privativo de la Real Cabaña de Carreteros

FECHA INICIAL	FECHA FINAL	SIGNATURA	
1624-1737	1767	14315	Piezas 1 a 29
1768-1769	1770/1773	14323	Piezas 1 a 78
1769/1770/1779-1782	1785-1787	14382	Piezas 1 a 42
1774	1777-1778	14341	Piezas 1 a 40
1781-1783/1797/1788-1790	1815-1818/1831	14328	Piezas 1 a 58
1786/1801/1807/1809/1815-1818	1824-1826/1829	14684	Piezas 1 a 14
1816/1818-1819/1821	1823-1824	14388	Piezas 1 a 35
1824	1828	14383	Piezas 1 a 26
1826	1834	14394	Piezas 1 a 46

Fuente: Archivo de la Real Chancillería de Granada

Los documentos que conforman el fondo del Juzgado Privativo de la Real Cabaña de Carreteros, una figura jurisdiccional de carácter especial encargada de administrar justicia en todo lo referente al transporte en la jurisdicción de la Real Chancillería, presentan en general un buen estado de conservación, lo que ha facilitado el trabajo sobre los mismos. No obstante, uno de los principales inconvenientes encontrados, ha sido el notable volumen de sus unidades documentales (expedientes).

Para la clasificación de la producción documental de este fondo, se ha seguido la propuesta realizada para el Juzgado de las Aguas de Granada, y para el Juzgado

Conservador del Monasterio de la Cartuja, instituciones de idéntica naturaleza que el que nos ocupa⁶³.

En esta línea, se considera que el productor de los documentos de la Real Cabaña fue su escribanía, ocupada como en los casos mencionados anteriormente, por escribanos del número. Ésta completaba la estructura orgánica del Juzgado y era la encargada de conferir la fe pública a los documentos generados en los procesos que se seguían en el mismo.

Para abordar su clasificación, se ha seleccionado una muestra de 225 unidades documentales, fechadas en el siglo XVIII, a excepción de una que data de 1642. Para ello, desde el punto de vista archivístico, es esencial tener presente el contexto histórico institucional que dio origen a este juzgado especial. Un modelo político administrativo caracterizado por la indiferenciación funcional entre justicia y gobierno, en el que la primera era concebida como la principal regalía de la Corona, y que para su eficaz ejercicio era cedida a diferentes organismos, para asegurarse su control⁶⁴. En este sentido, cada uno de dichos organismos tenía delegados el ejercicio del gobierno y la justicia en los ámbitos competenciales que les eran cedidos.

Atendiendo a esto, se han establecido dos Secciones, una en la que se incluyen las series documentales generadas por la acción gubernativa y administrativa del Juzgado, y otra derivada del ejercicio de la administración de justicia en los asuntos de su competencia.

⁶³ Eva Martín López y David Torres Ibáñez, "Fuentes para el estudio del agua en la Granada moderna: el Juzgado de Aguas y el juez de apelaciones", en *Waaser- Wege- Wissen auf der iberischen Halbinsel vom Römischen Imperium bis zur muselmanischen Herrschaft*, coords Ignacio Czeguhn, Cosima Möller, Yolanda María Quesada Morillas y José Antonio Pérez Juan (Berlín: Nomos Verlagsgesellschaft, 2016), 319-358; Eva Martín López, "El juez conservador de las aguas del Monasterio de la Cartuja de Granada. Una magistratura singular". Archivo Histórico Provincial de Granada [En línea]. https://www.juntadeandalucia.es/cultura/archivos_html/sites/default/contenidos/archivos/ahpgranada/documentos/DOCUMENTO_DEL_MES_ENERO-MARZO_2021.pdf.

⁶⁴ Benjamín González Alonso, "La justicia" en *Enciclopedia de Historia de España*, vol. 2, *Instituciones, Política e Imperio dir. Miguel Artola* (Madrid: Alianza Editorial, 1988), 392. Véase también Inés Gómez González, *La justicia, el gobierno y sus hacedores: la Real Chancillería de Granada en el antiguo régimen* (Granada: Comares, 2003).

En la primera Sección o Sección de Gobierno, se incluyen las siguientes series documentales:

- Expedientes de constitución, organización y funcionamiento del Juzgado. La forman las Reales Provisiones de constitución del Juzgado y aquellas mediante las que se le otorgaron sus privilegios de actuación.
- Nombramientos. Agrupa los documentos de nombramiento de los diferentes cargos de la Real Cabaña como los jueces subdelegados y el alguacil mayor. No se encuentran todos los nombramientos, lo cual dificultará realizar una cronología de los mismos a lo largo de la vigencia de este Juzgado Privativo.
- Correspondencia con organismos superiores e inferiores, relacionada con los procesos judiciales. Con el Consejo de Castilla en el primer caso, y con las autoridades locales en el segundo. En este último, derivadas del problema de competencia de jurisdicciones, en que el Juez Privativo tuvo que pedir reiteradamente a las justicias locales que se inhibieran de sus asuntos y enviaran los autos a la Real Chancillería.
- Expedientes económico-administrativos. Esta serie la conforman los expedientes que tratan de la administración del propio tribunal y sus los procesos judiciales que juzgaba. Los asuntos de estos expedientes son variados, e incluyen diferentes tipologías documentales como edictos, los *pedimientos* o peticiones de los carreteros y cabañiles de copias impresas de sus privilegios, para conducción de tropas o equipajes a los ejércitos o para la apertura de expedientes de inscripción; recibís de pagos de los carreteros al tribunal; poderes a procuradores y diversas tasaciones. Se conservan también algunos expedientes sobre funciones religiosas.

La segunda Sección es la de Administración de Justicia, que se compone de dos series documentales, la de procesos judiciales civiles y la de causas criminales. Ambas constituyen el 90% de la documentación en el siglo XVIII.

La serie de procesos civiles es la más voluminosa. En su mayoría están fundados en peticiones de los transportistas al juez privativo, para la guarda de sus derechos. Los asuntos más recurrentes por los que se acudía al juzgado son los siguientes:

- Inhibición de las justicias locales en procesos que no les correspondían.
- Guarda del derecho de pacer y beber en el camino.
- Exención de los sorteos de milicias.
- Gestión de los contratos cuando una de las partes fallecía.
- En este apartado, son de destacar por su excepcionalidad, las alegaciones.

En cuanto a las causas criminales, los asuntos por los que principalmente se acusaba a los transportistas eran:

- Por daños en los pastos y rastrojeras al entrar con su ganado cuando transportaban. Esta fue la principal causa por la que se acudía al tribunal.
- Por incumplimientos de contratos, tanto en el ámbito del transporte, por no realizar el porte al que se habían comprometido, o por transacciones de compra-venta de animales.
- Riñas con violencia. Generalmente altercados en el camino con los propietarios y jornaleros de las tierras aledañas a los mismos, que acababan en altercados violentos.
- Robos de ganado, principalmente del ganado equino de las cabañas.
- Accidentes. Los accidentes en el camino, especialmente de las carretas, también fueron dirimidos en este tribunal.
- Otros.

Finalmente, un 2% de los documentos, no tienen nada que ver con los privilegios de los transportistas, pero se encuentran en el fondo.

Queda de manifiesto que esta documentación aporta una información de un valor incuestionable para aproximarnos al transporte y quienes lo ejercían en el Reino de Granada, así como a los aspectos institucionales y procedimentales, relacionados con la

organización del tribunal y los métodos y actuaciones para salvaguardar sus privilegios reales.

Asimismo, permite conocer y ahondar a través de datos directos como las declaraciones como testigos de sus miembros, en el espacio del transporte y las tensiones surgidas con los diferentes lugares, villas y ciudades por donde circulaban y las mancomunidades creadas para realizar los portes de madera o algunas características de la composición de las cuadrillas; y de forma indirecta, los aspectos de su riqueza o vida cotidiana, por ejemplo a través de las notificaciones que realizaba el escribano cuando se personaba en sus casas, o de los embargos acometidos de sus bienes. También por datos indirectos de sus declaraciones, en algunos casos podemos saber la mercancía que transportaban.

Sin embargo, la documentación conservada presenta límites para la investigación. En primer lugar, la concentración en determinados años nos impide hacer un seguimiento exhaustivo en el tiempo. El 4% de la misma corresponde a la primera mitad del siglo XVIII y el 96% a la segunda, concentrándose entre 1768 y 1788. A ello se une también como inconveniente, la diversidad de su contenido y la falta de normalización del procedimiento de los expedientes.

CUADRO DE CLASIFICACIÓN DEL FONDO DOCUMENTAL DE LA ESCRIBANÍA DE LA REAL CABAÑA DE CARRETEROS

I. GOBIERNO

- Correspondencia
- Expedientes de constitución, organización y funcionamiento del Juzgado
- Expedientes económico-administrativos
- Nombramientos

II. ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA

- Procesos civiles
- Causas criminales

1.3.3 Otras fuentes

Para indagar en la Real Cabaña de Carreteros y las diferentes actividades de carácter administrativo y judicial que emanan de ella, hemos consultado la documentación que se conserva en diferentes archivos. Asimismo, nos hemos servido de otras fuentes como las cartográficas, los repositorios de caminos y los diccionarios geográficos y lingüísticos, mayoritariamente conservadas en la Biblioteca Nacional de España y la Real Academia de la Lengua Española.

1.3.3.1. Los Archivos Estatales

Hemos revisado los fondos del Archivo Histórico Nacional donde se encuentra la documentación relativa al Consejo de Castilla en el siglo XVIII, del que era ministro el juez conservador de la Real Cabaña de Carreteros. Aunque, hasta la fecha, no se ha encontrado un fondo referente a esta comisión, hemos podido localizar algunos pleitos, peticiones, recursos, apelaciones o reales provisiones. Además, también hemos buscado en los fondos de Diversos-Mesta donde hemos podido corroborar algunas tensiones entre la Hermandad y Concejo de la Mesta y la Real Cabaña de Carreteros.

Aunque nuestro objetivo dista mucho del estudio institucional del juez conservador de la Real Cabaña de Carreteros, necesitábamos poner en relación el juzgado privativo de Granada y al juez subdelegado con el organismo superior, es decir, la Real Cabaña de Carreteros y el juez conservador. Al no encontrar información más allá de la anteriormente descrita en el Archivo Histórico Nacional, decidimos hacer una búsqueda en el Archivo General de Simancas que nos ayudara a nuestro fin. La búsqueda no ha dado frutos. Tras analizar las diferentes descripciones de fondos con los que cuenta este archivo, solo encontramos información relativa a la compañía de comercio de Granada (1745-1774) y sobre caminos en la Secretaría y Superintendencia de Hacienda, en concreto el legajo 922 está dedicado a Andalucía. En cuanto a la Real Cancillería de los Reyes de Castilla, Registro del Sello de Corte, la documentación que custodia nos ha permitido observar los numerosos privilegios que se les otorgan a los Carreteros en los siglos XVI-XVII. Queda pendiente una consulta en Cámara de Castilla (principalmente en Memoriales y Procesos, y en Libros de Cédulas), pero el contexto actual no lo ha permitido y, puesto que estudiaremos el siglo XVIII, esta documentación contiene información mayoritaria del siglo XVI. Pese a ello, hemos realizado una primera incursión que no ha resultado operativa, ya que se necesita un conocimiento previo del hecho o la persona concreta que interviene.

En cuanto a la legislación, hemos manejado la *Novísima Recopilación* de las Leyes de España, sancionada por Carlos IV en 1805, que nos ofrece el Boletín Oficial del Estado⁶⁵.

1.3.3.2. Las Chancillerías

El Archivo de la Real Audiencia y Chancillería de Valladolid no cuenta con un fondo específico sobre la Real Cabaña de Carreteros. La documentación que conserva son pleitos y ejecutorias en los que se ven involucradas personas que por su oficio son carreteros, y en un número muy escaso. Hemos encontrado sesenta y dos documentos, de los que tan solo catorce corresponden al siglo XVIII, siendo todos pleitos que se encuentran en la Secretaría del Real Acuerdo, Salas de lo Civil y Salas de lo Criminal. Nos interesa especialmente el expediente relativo a los distintos nombramientos de personal de esta Chancillería, donde aparece el del Subdelegado de la Real Cabaña de Carreteros en 1807 y 1809⁶⁶. El motivo de nuestro interés es, que partimos de la hipótesis de la poca importancia que tuvo esta subdelegación en comparación con la de Granada, pues en el norte la propia colectividad de los transportistas propició una administración local-comarcal muy fuerte que se vio reflejada en la organización territorial de la Real Cabaña de Carreteros.

El Archivo de la Real Chancillería de Granada es el que más información nos ha proporcionado. Hemos consultado el fondo de la Real Audiencia y Chancillería de Granada, y más concretamente, Presidencia y Real Acuerdo. En ambos, ha quedado una escasa constancia del transporte en el siglo XVIII, más allá de alguna documentación relativa al embargo de carretas de bueyes y mulas para el transporte de betunes; órdenes

⁶⁵ *Novísima Recopilación de las Leyes de España*,

https://www.boe.es/biblioteca_juridica/publicacion.php?id=PUB-LH-1993-63&tipo=L&modo=2, consultado el 1 de noviembre de 2021.

⁶⁶ ARCHV, Secretaría del Acuerdo, Caja 10,8

para desviar las carretas de granos hacia determinadas poblaciones; expedientes sobre impuestos; pleitos sobre robos; provisiones y las leyes de la Real Cabaña de Carreteros.

1.3.3.3. Los archivos municipales

También hemos consultado diferentes archivos municipales, habiendo encontrado alguna documentación relativa a la Real Cabaña de Carreteros en cuatro archivos: el Archivo Municipal de Granada, el Archivo Municipal de Vera, el Archivo Municipal de Lorca y el Archivo Municipal de Cartagena. Aunque estos archivos están en proceso de catalogación digital de sus fondos para tener un mejor acceso a ellos, sin embargo queda mucha documentación sobre el transporte que no está todavía accesible, como es el caso del Archivo Municipal de Granada que solo entrega a los investigadores lo que aparece en el catálogo digital, siendo conscientes de que es una mínima parte de sus fondos.

En el Archivo Municipal de Granada se conservan expedientes de arrendamiento de las corredurías de arrieros y carreteros, expedientes sobre los precios, pleitos y algunas órdenes y provisiones para guardar los privilegios de la Real Cabaña. Asimismo, cuenta con la copia a la letra del Catastro de Ensenada.

El Archivo Municipal de Vera nos proporciona un amplio número de expedientes civiles y criminales sobre el transporte, lo que nos permitirá corroborar que gran parte de la conflictividad se resolvería en el ámbito municipal, pese a dictar la normativa lo contrario. Además contamos con dos padrones, uno para 1797 y otro para 1812, en el que aparecen la composición de los hogares y los oficios, lo que nos permitirá seriarlos para hacer comparaciones con el libro de los Cabezas de Casa.

El Archivo Municipal de Cartagena posee poca documentación sobre la Real Cabaña de Carreteros, pero muy interesante y clave para comprender la superposición competencial en el territorio. Así, hemos podido comprobar a través de escritos, autos y

una Real Cédula de nombramiento, que Murcia contaría con un subdelegado de la Real Cabaña de Carreteros y Cabañiles, comisión que recaería en los corregidores.

Finalmente, el Archivo Municipal de Lorca nos proporciona diferentes exámenes de oficios del siglo XVIII de carreteros y araderos, y unas ordenanzas de maestros de carros.

De igual manera, se han consultado sin éxito algunos archivo municipales como el Archivo Municipal de Almería, en cuyos catálogos no se ha encontrado alusión a la Real Cabaña, si bien, al igual que en Lorca hay solicitudes de examen para ejercer como carreteros. El Archivo Municipal de Guadix, al no contar con catálogos descriptivos ha sido imposible localizar la información del transporte, pese a que disponen de un fondo muy reducido en fechas anteriores a la guerra civil. En cuanto al Archivo Municipal de Baza, la documentación de que dispone son principalmente las actas del Concejo, y series como quintas, expósitos y expedientes contables.

1.3.3.4. Los protocolos notariales

Se han consultado algunos protocolos del Archivo Histórico de Protocolos de Granada y del Archivo Regional de Murcia. El objetivo de la búsqueda era encontrar información de la Real Cabaña de Carreteros en los mismos, sin que hasta la fecha haya tenido éxito. No obstante, si he podido aproximarme a aspectos muy interesantes como escrituras de compra-venta de animales.

Hasta el presente, la única documentación encontrada han sido las escrituras de compra-venta de animales, pero en un estudio posterior sería de gran interés realizar una búsqueda de los contratos-convenios, las cartas de ejecución de servicios y de transacción de portes y mercancías y las obligaciones, entre otros. La demás documentación encontrada responde a actos privados de carreteros como testamentos, diferentes escrituras, que si bien son interesantes, no es el objeto de esta investigación.

1.3.3.5. Diccionarios, Cartografías, guías de caminos y libros de viajes...

Diccionarios Geográficos: Afirmaba la profesora Concepción Camarero Bullón, con toda la razón, que el siglo XVIII es el siglo por excelencia de los Catastros. No solo será el siglo de los Catastros sino el del conocimiento e interés por aspectos geográficos, entre los que destacará la figura del insigne geógrafo Tomás López y su Diccionario Geográfico Histórico de España. Utilizaremos los manuscritos conservados en la Biblioteca Nacional de España, que además se encuentran digitalizados para las actuales provincias de Málaga, Granada y Almería⁶⁷. Consisten en una serie de cartas que enviaron, los párrocos de las distintas localidades entre 1770 y 1798. Debían responder a un cuestionario de 15 preguntas. Comenzarían anotando a la vicaría que pertenecía la localidad, si era de realengo o señorío y el número de vecinos. Sobre cuestiones religiosas, tenían que detallar si era cabeza de vicaría o partido, de que parroquia, la advocación parroquial y el patrón del pueblo, así como los edificios religiosos ya estuviesen en el núcleo urbano o en el campo. También debían expresar su situación geográfica y la distancia con la metrópoli, la cabeza de partido y vicaría. Además, al igual que el Catastro debían de responder a la extensión del término y con quienes lindaba por levante, poniente, norte y sur. Del relieve, debían responder sobre los arroyos y ríos y si había puentes que los cruzaran; sobre los nombres de las sierras y como se podrían cruzar nombrando los puertos de montaña; y sobre qué bosques, montes y floreras tenía el lugar, sus nombres y la vegetación. El cuestionario también se interesaba por la fundación del lugar, las armas que poseía y con qué motivo, así como su historia reflejada en los hombres ilustres y el patrimonio edilicio como castillos. En cuanto a la economía, debían responder a la cantidad de frutos anuales; el tipo,

⁶⁷ Tomás López, *Diccionario Geográfico de España*, BNE, MSS/7294. Almería, ff. 1r-123r, consultado el 1 de noviembre de 2021. <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000013465&page=1>; MSS/7303. Málaga ff.1r-140r, Granada ff. 141r-544v, consultado el 1 de noviembre de 2021, <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000137759&page=1>.

cantidad, instrumentos y tecnologías de las manufacturas y fábricas; y las ferias y mercados, donde se celebraban, qué se mercadeaba, o cuales eran los pesos y medidas. En cuanto a la formación y el gobierno, preguntaba sobre las instituciones educativas; y la composición del gobierno político y económico. Finalizaba con las cuestiones referentes a las enfermedades; a las aguas minerales y medicinales, y las inscripciones sepulcrales. Muy interesantes serán los dibujos que tendrán que levantar del contorno de su pueblo donde debían localizar las ciudades, villas, lugares, aldeas, granjas, caserías, ermitas, ventas, molinos, despoblados, ríos, arroyos, sierras, montes, bosques, y caminos. Sobre esto, María José Ortega Chinchilla realizó su tesis doctoral y ha dedicado una importante atención en su trayectoria académica⁶⁸.

Cartografías históricas: Principalmente se han utilizado las cartografías de Tomás López que fueron publicadas en el Atlas geográfico de España en 1804. De ellas, nos interesan principalmente el mapa general del Reino y el particular de Granada (1795). El grafiado simbólico de la realidad nos servirá para observar principalmente los caminos, teniendo siempre las cautelas de que no son representaciones fieles de sus trazados. Asimismo, la división en Partidos también nos facilitará la comprensión del transporte, mostrando una aproximación muy cercana a la realidad.

Tratados, Repertorios y Guías de caminos del siglo XVIII. Conocemos los caminos existentes en la época, gracias a la cartografía histórica y especialmente a lo que conocemos como Repertorios de Caminos o guías del viajero, que se vienen realizando desde el siglo XVI.

Se han utilizado las dos guías de caminos más importantes realizadas en la centuria dieciochesca: la guía de caminos para ir y venir por todas las provincias más afamadas de

⁶⁸María José Ortega Chinchilla, *Percepción y representación. El territorio andaluz en la cartografía manuscrita del siglo XVIII*, Tesis doctoral inédita (Granada: Universidad de Granada, 2010), consultada el 1 de noviembre de 2021. <http://hdl.handle.net/10481/4859>.

España, Francia, Italia y Alemania, de Pedro Pontón (1727)⁶⁹; y el itinerario español o guía de caminos para ir de Madrid a todas las ciudades y villas más principales de España y para ir de unas ciudades a otras, y a algunas cortes de Europa de Mathias Escribano (1769)⁷⁰. Asimismo, también manejaremos las informaciones del tratado legal y político de caminos públicos y posadas de Thomas Fernández de Mesa (1720)⁷¹. Tanto sus detalladas descripciones como las problemáticas planteadas nos ayudarán a situar el transporte en un tiempo determinado en el que la creciente preocupación de la Corona por mejorar las infraestructuras del camino y caminar hacia una red radial con centro en Madrid generará una serie nuevas ideas que se verán reflejadas en la legislación, la creación del Cuerpo de Ingenieros del Ejército, fundado por el capitán general Jorge Próspero de Verboom y

⁶⁹ Pedro Pontón, *Guía de Caminos, para ir, y venir por todas las Provincias más afamadas de España, Francia, Italia, y Alemania* (Madrid: Francisco Martínez Abad, 1727). Consultado en 1 de noviembre de 2021 en BNE, GMm/1631. <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000001318>;

⁷⁰ Mathías Escribano, *Itinerario español o guía de caminos para ir de Madrid a todas las ciudades y villas más principales de España y para ir de unas ciudades a otras, y a algunas cortes de Europa de Mathias Escribano* (Madrid: Miguel Escribano, 1760). Consultado el 1 de noviembre de 2021 en BNE, GMm/1616. <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000001200>.

⁷¹ Thomas Manuel Fernandez de Mesa, *Tratado legal, y político de caminos públicos, y posadas, dividido en dos partes: la una, en que se habla de los caminos, y la otra, de las posadas ; y como anexo, de los Correos y Postas, assi públicas, como privadas, donde se incluye el Reglamento general de aquellas, expedido en 23 de abril de 1720* (Valencia: Joseph Tomás Lucas, 1755).

aprobado por Real Decreto de Felipe V del 17 de abril de 1711; y también en tendrán influencia directa en los proyectos económicos como el de Bernardo Ward⁷².

Del mismo modo, hemos revisado la *literatura de viajes* de la época conscientes de que juega un papel importante como fuente de conocimiento debido a los datos que ofrece de los trayectos, el camino, las posadas, etc. El viajero interpreta los lugares desde sus ideas, prejuicios y experiencias, desde su ánimo y costumbres. El libro de viajes se convertirá entonces en esa interpretación del paisaje y la vida cotidiana, y estará indudablemente condicionado por los motivos del viaje, la procedencia del viajero y el género que adopte (memorias, diarios, correspondencia, relatos, etc.). Utilizaremos el fondo de libros de viajes y viajeros de la Biblioteca Nacional de España considerando la categoría de libro de viaje a todas las obras que relatan un viaje. En el siglo XVIII recorren España numerosos viajeros de distinta procedencia, que aprovecharían para examinar las transformaciones que se están produciendo, especialmente durante el reinado de Carlos III, sin que esto impida que se analicen las estructuras sociales e instituciones, o aspectos de la vida cotidiana como la superstición. Hemos partido de del García Mercadal y de los españoles que recorrieron nuestro país y otros territorios europeos⁷³. Antonio Ponz, José de Viera y Clavijo o

⁷² Legislación: *Real Decreto el 17 de abril de 1711 por el que se crea el Real Cuerpo de Ingenieros a propuesta de D. Jorge Próspero de Verboom*; AGS, Guerra Moderna, leg. 2991, *Real Ordenanza e Instrucción de 4 de julio de 1718 para los Ingenieros, y otras personas, dividida en dos partes*; BNE, 3/10496, *Ordenanza de 4 de Julio de 1718 para el establecimiento é instruccion de Intendentes, y para Tesorero General, Pagadores y Contadores de los Ejercitos y Provincias*. Consultado el 1 de noviembre de 2021 <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000219669&page=1>; BNE, 7/15916, *Ordenanza de 13 de octubre de 1749 para el Restablecimiento e Instrucción de Intendentes de Provincias, y exercitos* (Madrid: Manuel Fernández, 1749). Consultado el 1 de noviembre de 2021. <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000101056&page=1>; BNE, MSS/11265/70, *Real Decreto de Carlos III, para hacer caminos rectos y sólidos en España, que faciliten el comercio de unas provincias a otras, dando principio por los de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia. Aranjuez, 10 de junio de 1761*; y Bernardo Ward, *Proyecto económico en que se proponen varias providencias, dirigidas á promover los interes de España, con los medios y fondos necesarios para su plantificación, escrito en el año de 1762* (Madrid, Joaquín Ibarra, 1782). Consultado el 1 de noviembre de 2021 en BNE, 3/18429. <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000132334&page=1>.

⁷³ José García Mercadal, *Viajes de extranjeros por España y Portugal desde los tiempos más remotos hasta comienzos del siglo XX* (Valladolid: Junta de Castilla y León, Consejería de Educación y Cultura, 1999). 6 volúmenes.

Leandro Fernández darán cuenta de ello. Sin embargo, la amplitud del tema nos ha obligado a delimitar geográficamente y temporalmente nuestra selección al siglo XVIII y el Reino de Granada⁷⁴.

En cuanto a los *diccionarios lexicográficos y similares*, nos hemos valido principalmente del Nuevo tesoro lexicográfico de la lengua española, que reúne una amplia selección de obras del siglo XVIII. La digitalización de los facsímiles y el buscador han sido de gran utilidad para navegar por las más de 70 obras desde el siglo XV como por ejemplo la Esteban Terreros, Francisco Rosal o el diccionario de Autoridades⁷⁵. Además se han manejado otros como el Tesoro de la lengua castellana de Sebastián de Covarrubias⁷⁶, o los contemporáneos de Coromines (1954)⁷⁷, o el Atlas lingüístico y etnográfico de Andalucía dirigido por Manuel Alvar (1961-1973)⁷⁸. Todas estas obras nos permitirán reflexionar a través de la terminología sobre quienes transportan.

⁷⁴ La mayoría de estos libros de viajes se encuentran en la Biblioteca Nacional de España.

⁷⁵ Nuevo tesoro lexicográfico de la Lengua Española, consultado el 1 de noviembre de 2021, <https://apps.rae.es/ntlle/SrvltGUILoginNtle>.

⁷⁶ Sebastián de Covarrubias Orozco, *Tesoro de la lengua castellana, o española* (Madrid: Luis Sánchez, 1611). Consultado el 1 de noviembre de 2021 en BNE, R/6388-R/14431-R/30759. <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000178994&page=1>.

⁷⁷ Joan Coromines, *Diccionario crítico etimológico de la lengua castellana* (Madrid: Editorial Gredos, 1954).

⁷⁸ Manuel Alvar, con la colaboración de Antonio Llorente y Gregorio Salvador, *Atlas lingüístico y etnográfico de Andalucía*, 6 tomos (Granada: Universidad de Granada-CSIC, 1961-1973).

1.4. Metodología

Nos situamos en el marco teórico de la historia social sirviéndonos complementariamente de las posiciones metodológicas la historia económica, la demografía histórica y la historia regional-local para aproximarnos a las múltiples problemáticas en unos enfoques próximos a los que aportó Peter Burke: «la historia de las relaciones sociales; la historia de la estructura social; la historia de la vida diaria; la historia de la vida privada; la historia de las solidaridades sociales y los conflictos sociales; la historia de las clases sociales; la historia de los grupos sociales vistos como unidades distintas y mutuamente dependientes»⁷⁹. Conjuntamente, nos apoyaremos en herramientas de otras disciplinas como la geografía, la estadística o las humanidades digitales para presentar los resultados.

En primer lugar vamos a delimitar el ámbito de estudio al Reino de Granada, distinguiendo entre 21 Entidades Principales y 399 localidades. De igual forma, explicaremos algunas cuestiones referentes a la jurisdicción de la Real Chancillería de Granada, pues esta es la jurisdicción territorial del juez subdelegado.

Una vez delimitado el territorio del reino de Granada y la jurisdicción de la Real Chancillería de Granada, debemos profundizar en el conocimiento de las fuentes principales a través de una lectura crítica de las mismas. Del Catastro de Ensenada, nos interesa pensar en la categorización que realizó de los transportistas, y en las estructuras de sus hogares, sus propiedades y las utilidades de la actividad del transporte. Con ello, se pretende localizarlos en el territorio para comprobar la vinculación o no con las infraestructuras del camino y los polos económicos, y poder aproximarnos a sus perfiles socioeconómicos. En cuanto al estudio de los pleitos y diferentes expedientes del Juzgado Privativo de la Real Cabaña de Carreteros en Granada, nos interesa reconstruir las relaciones del transporte a través del estudio de su conflictividad social. Para ello, examinaremos y compararemos las informaciones de esta fuente judicial que se conserva

⁷⁹ Peter Burke, *Sociología e Historia* (Madrid: Alianza Editorial, 1980), 35.

en el Archivo de la Real Chancillería de Granada, en concreto de la documentación correspondiente al siglo XVIII. Asimismo, estudiaremos el contenido de otra documentación de dicho Archivo como el Libro Secreto de diferentes presidentes y el Real Acuerdo, que de forma directa atañe al transporte o a la Real Cabaña de Carreteros.

Estas informaciones, se cruzarán con otras que nos ofrecen los protocolos notariales y la documentación que custodian los archivos municipales.

Para esta empresa, vamos a realizar un vaciado de la información que nos proporcionan las fuentes principales. Para realizar el mismo, seguiremos las clasificaciones y esquemas metodológicos que se vienen realizando en los estudios de los hogares y la conflictividad, por lo que deberemos categorizar la información y clasificarla para introducirla en las diferentes Bases de Datos. Para ello, nos fijaremos en las metodologías utilizadas por nuestros predecesores. Así, para el análisis de los hogares partiremos de los trabajos del grupo de Cambridge de los años 70' y específicamente de las clasificaciones que propuso Peter Laslett, y los estudios en torno al seminario de historia social de la población de la Universidad de Castilla La Mancha liderado por Francisco García González y el seminario de la familia y élite de poder de la Universidad de Murcia liderado por Francisco Chacón Jiménez⁸⁰. En cuanto a la conflictividad partimos del trabajo Nicolas et Yves Castan, que incluye en enfoque de la Microhistoria en sus análisis⁸¹. Fundamentalmente seguiremos a la escuela gallega impulsada por Antonio Eiras Roel, de los que son un excelente ejemplo la trayectoria de Ofelia Rey Castelao y sus discípulos Raquel Iglesias Estepa y Rubén Castro Redondo. Especial es el muestreo de datos que realizan, así como su

⁸⁰ Peter Laslett y Richard Wall (eds.), *Household and family in past time* (Cambridge: Cambridge University Press, 1972);

⁸¹ Nicolas et Yves Castan, *Vivre ensemble: ordre et désordre en Languedoc au XVIII^e siècle* (París, Gallimard-Aulliard, 1981).

clasificación por cronología y zona para estudiar los ejemplos más significativos, en línea con los métodos de la microhistoria⁸².

También, se ha transcrito una buena parte del fondo de la Subdelegación de la Real Cabaña de Carreteros de Granada, lo que nos permitirá realizar búsquedas a través de los propios buscadores del sistema operativo del ordenador.

Asimismo, consideramos fundamental la comparación con otros casos. Si bien, no conocemos muchos de la Real Cabaña de Carreteros, y no hemos localizado ningún estudio parecido al que nos proponemos, si contamos con información sobre otros aspectos de quienes transportan y del propio oficio, principalmente para la España Septentrional y algunas noticias sobre Europa. Esto nos permitirá superar los localismos.

Asimismo, para el análisis de los datos serán de utilidad las aplicaciones de las Humanidades Digitales. No solo en la elaboración de las diferentes Bases de Datos, sino también en la elaboración de mapas y gráficos.

Como en tantos aspectos de la vida cotidiana, la pandemia del Covid-19, también ha marcado esta tesis. El periodo de confinamiento en pleno proceso de explotación archivística y las posteriores restricciones de acceso, han impedido, como hubiéramos deseado, poder profundizar en algunas búsquedas, especialmente en los Archivos Estatales. Si bien, cuando se declaró el estado de alarma en marzo de 2020 habíamos visto el 90% del fondo de la Subdelegación de la Real Cabaña de Carreteros y la documentación de la Real Chancillería, el Catastro de Ensenada y la documentación municipal habían quedado pendientes, lo que sin duda, ha limitado esta Tesis Doctoral.

En resumen, la lectura crítica del contenido de estas fuentes y su puesta en relación con la bibliografía esencial será nuestra principal metodología.

⁸² Ofelia Rey Castelao, *El voto de Santiago en la España moderna*, Tesis doctoral inédita (Universidad de Santiago de Compostela, 1982); Raquel Iglesias Estepa, *Las quiebras del orden cotidiano: comportamientos criminales en la sociedad gallega de fines del antiguo régimen*, Tesis doctoral inédita (Universidad de Santiago de Compostela, 2002); Rubén Castro Redondo, *La conflictividad vecinal en la Galicia de fines del Antiguo Régimen: los conflictos por medidas y límites*, Tesis doctoral inédita (Universidad de Santiago de Compostela, 2016).

1.4.1. Las jurisdicciones: el Reino de Granada y la Real Chancillería de Granada

Esta investigación se circunscribe al reino de Granada en el siglo XVIII, para lo que nos valdremos de la propia documentación del Catastro de Ensenada, que organiza el territorio en 22 provincias, entre las Galicia se subdividía en siete -Betanzos, A Coruña, Lugo, Mondoñedo, Orense, Santiago y Tuy-, y León incluía el Principado de Asturias. La Unidad Catastral sería la localidad, es decir, el término, poblado o despoblado con jurisdicción propia y separada, y si no estaba clara su jurisdicción se consultaría a quien se pagaban los impuestos provinciales o si constituía dezmeros separados. Así el Reino de Granada se dividirá en 20 Entidades Principales y 399 localidades. *Grosso modo* coincide con los 21 Partidos de Granada (a excepción de Presidio) que aparecen en el *Compendio de las ciudades, villas, lugares, aldeas y otras poblaciones del distrito de la Real Chancillería de Granada*⁸³. Este compendio fue estudiado, desglosado y cartografiado por Jesús Marina Barba. Su estudio nos permitirá situar rápidamente las localizaciones y aspectos de su organización municipal: si es de realengo o señorío, sus autoridades y oficios de justicia, y su jurisdicción eclesiástica. Igualmente, ofrece los datos del Vecindario de Ensenada⁸⁴.

En cuanto a la delimitación territorial de la Real Chancillería de Granada continúa situándose, con algunas excepciones, al sur del Tajo comprendiendo los cinco reinos de Granada, Sevilla, Córdoba, Jaén y Murcia, y las provincias de Extremadura, La Mancha, Extremadura y parte del reinado de Toledo. Sin embargo, con la aparición de las Audiencias de Canarias y Sevilla se dibuja un nuevo mapa competencial, que si para

⁸³ BNE, MS 2785, *Compendio de las ciudades, villas, lugares, aldeas y otras poblaciones del distrito de la Real Chancillería de Granada* (1755), consultada el 1 de noviembre de 2021 la copia digital realizada por la Biblioteca de Andalucía. <http://www.bibliotecavirtualdeandalucia.es/catalogo/es/consulta/registro.do?id=1000504>.

⁸⁴ Jesús Marina Barba, *Justicia y Gobierno en España en el siglo XVIII* (Granada, Universidad de Granada, 1995).

Canarias está claro, el de Sevilla dependerá de una serie de localidades que tienen el privilegio de prevención, es decir, que pueden elegir entre la Audiencia o la Chancillería⁸⁵.

1.4.2. Las Humanidades Digitales: Bases de Datos, Mapas y gráficos

Las Bases de datos. Con el objetivo de estudiar el transporte y a los transportistas se han elaborado varias bases de datos, que hemos ido relacionando. Somos conscientes de que el paso previo para desarrollar las bases de datos relacionales es la realización de un modelo conceptual de datos que dé respuesta a las preguntas de nuestra investigación. Partimos de esta cuestión, aunque bien es cierto que el proceso investigador va cambiando las necesidades y por tanto hemos tenido que ir adaptando y diseñando cada uno de los campos de nuestro sistema de gestión de información.

Una vez definido el modelo conceptual, se creó la estructura de la base de datos. Hemos utilizado Microsoft Access, un sistema de gestión de bases de datos incluido en las ediciones profesionales Microsoft Office. La elección de este programa responde a la facilidad para crear la Base de Datos y los formularios, así como para realizar las consultas. Además, tanto los asistentes como la exportación a Microsoft Excel nos han facilitado realizar los cálculos, los gráficos, etc.

Pasamos a describir brevemente el modelo de datos:

Sobre la documentación de ensenada hemos realizado seis Bases de Datos relacionadas en dos tipos: nivel local y nivel personal. Cuatro a nivel local en los que se ha registrado una ficha para cada localidad del reino de Granada, es decir 399 fichas. Aunque en algunas localidades no haya registrados transportistas hay que realizar dicha entrada para poder realizar estadísticas. El resultado son 2394 fichas. En cuanto al nivel personal donde el individuo es el protagonista de la ficha, hemos optado por realizar dos Bases de Datos

⁸⁵ Marina Barba, *Justicia y Gobierno en España en el siglo XVIII*, 9-44.

relacionadas. Una atendiendo a los hogares y otra a los ramos de lo real, personal e industrial.

Nivel Local:

1) Localización de los transportistas en el reino de Granada según las Respuestas Generales de las 399 localidades. Las clasificamos atendiendo a Localidad Actual, Localidad Antigua, Entidad Principal, Provincia Actual, Provincia Antigua, Entidades menores. Los campos fueron básicamente numéricos. Comenzamos señalando si en la localidad había transportistas o no. Si la respuesta era sí había que anotar el número de arrieros, carreteros y cabañas. Decidimos estas categorías en general, pues posteriormente un campo nos preguntaría por el tipo: si trajinero, aperador de carretas, etc. En último lugar debíamos señalar las observaciones. Este campo es muy útil para poder establecer nuevas categorías y clasificaciones.

2) La utilidad. Una vez localizados los transportistas, para establecer el mapa económico añadimos a cada localidad con transportistas los siguientes campos: utilidad total del transporte, utilidad menor registrada, utilidad mayor registrada, número de bestias total, y media de bestias por arriero.

En este sentido, también se han vaciado los datos totales del industrial en reales de vellón que nos ofrece el Estado Local F de algunas localidades.

3) Las bestias. En concreto se han vaciado los datos de las bestias atendiendo a si es caballería mayor o menor.

Nivel Personal:

1) Los hogares. Se ha realizar un vaciado de los hogares en los siguientes campos: nombre, apellidos, individuo (cabeza de familia, mujer, hijo, sobrino, criado, etc.), apodo, sexo, estado civil, edad, si es mayor de 18 años, tipo de hogar (nuclear, extenso, etc.), profesión, signatura del libro de los Cabeza de Casa y observaciones.

2) La propiedad y riqueza. Además nos interesa conocer la riqueza a través del producto regulado a casas, tierras, árboles, ganado, personal, industrial, etc. Para ello, se ha registrado el número y el producto de cada ítem, atendiendo al tipo de tierra (vega, viña o

secano), y al tipo de ganado (jumentos, cerdos, etc.). Asimismo, se ha registrado solo si pagaba algún tipo de gravamen como un censo.

Respecto al fondo de la Real Cabaña de Carreteros, se ha realizado una Bases de Datos, en la que se inserta una ficha que contiene la transcripción y/o resumen de cada pieza documental. Los campos que hemos utilizado son: fecha de inicio, fecha fin, título, serie documental, signatura. Asimismo, se han integrado otros campos como tipo de transporte (carreteros/jabardero/trajinero/cabañil), el privilegio/conflicto, y el Juez Protector. Cuenta con 225 fichas por cada una de las piezas documentales del fondo. Además, está interrelacionada con una ficha que contiene la transcripción y/o resumen de cada documento.

Los Mapas. El método empleado para realizar los mapas ha sido el de superposición de capas sobre el Mapa de Tomás López. Para ello se ha utilizado el software de edición de imagen Photoshop, que nos permite modificar imágenes y fotografías digitalizadas.

Los Gráficos. La realización de gráficos se ha realizado con Microsoft Excel.

1.5. Estructura

Para presentar los resultados de esta investigación, hemos articulado esta investigación en cuatro partes que comprenden 11 capítulos.

En la primera parte (capítulos 1-2) se presenta el marco teórico y metodológico de la tesis, en la que, primero, se justifica la pertinencia de esta investigación y se presentan las fuentes y la metodología aplicada; y segundo, se realiza un recorrido por el transporte en la España Moderna a través de la historiografía profundizando en los estudios sobre el reino de Granada desde tres enfoques: el transporte, las infraestructuras del camino y la justicia.

La segunda parte está dedicada a los transportistas con bestias del reino de Granada (capítulos 3-7), es decir, los arrieros y cabañiles. En ella, estudiaremos, en primer lugar, el léxico del transporte con bestias; en segundo lugar, su localización, número y dedicación;

en tercer lugar, sus hogares y su riqueza a través de la estructura de la propiedad; y en cuarto y último lugar, nos detendremos en la regulación de su utilidad.

En la tercera parte (capítulo 8-9) se abordan los problemas del léxico a través de un estudio de la terminología empleada en la fuente sobre los tipos de transporte con ruedas, para detenernos en los carreteros. Estudiaremos su número, localización y dedicación, así como el número de carretas y bueyes que se registran en el Catastro de Ensenada, apuntando algunas características sobre sus hogares; de igual forma atenderemos a los fabricantes y reparadores de carretas; y, finalmente, examinaremos sus utilidades.

A lo largo del estudio de ambos tipos de transportistas, profundizaremos en la problematización de nuestra fuente principal: el *Catastro del Marqués de Ensenada*.

La cuarta y última parte está dedicada al Juzgado Privativo de la Real Cabaña de Carreteros, Jabarderos y Trajineros de la Real Chancillería de Granada (capítulo 10), donde analizaremos de forma sucinta la documentación judicial, especialmente el Fondo de la Subdelegación del Juez Privativo de la Real Cabaña de Carreteros de la Chancillería de Granada, para presentar sucintamente: primero, las características y funciones de este tribunal; segundo, los asuntos que se atendieron y las posibilidades que ofrece la conflictividad para el estudio del transporte; tercero, las mercancías; y cuarto y último, algunas notas sobre la vida de quienes transportan.

Por último, se presentan las conclusiones (capítulo 11).

CAPÍTULO 2

ESTUDIAR EL TRANSPORTE EN LA ESPAÑA

MODERNA: UN BALANCE HISTORIOGRÁFICO

El transporte en el Edad Moderna coincide en líneas generales con una creciente preocupación del Estado por los aspectos materiales, económicos y sociales interrelacionados con el tráfico de enseres, personas y abastos a las ciudades, villas y lugares del Reino, así como con el avituallamiento de los ejércitos y una progresiva acentuación del interés por el conocimiento y el control del territorio y sus gentes.

Efectuar un balance historiográfico sobre el transporte supone una tarea de gran complejidad, debido a las múltiples facetas que entraña este tema de estudio. Nos referimos a los variados enfoques desde los que se puede investigar el transporte, como la legislación y las diversas ordenanzas, la conflictividad social protagonizada por los transportistas, justicias y Real Cabaña de Carreteros; el estudio de las comunicaciones, en especial los caminos y hospederías; el comercio, los ejércitos, los animales de tiro; los oficios artesanos de la construcción de carretas, aparejos, cordeles o herraduras; la fiscalidad y la hacienda del transporte; las características socioeconómicas de quienes transportan; las representaciones en el arte o la literatura, etc.

Aunque esta investigación se concreta en el siglo XVIII y en un tipo de transporte muy concreto (el terrestre en el reino de Granada), creemos necesario fijar la atención en un panorama general de los estudios del transporte en la España Moderna basado en tres líneas de investigación predominantes: la justicia, las infraestructuras y los aspectos socioeconómicos del transporte y de quienes transportan. Temas que, de entrada, afirmamos que están poco y desigualmente estudiados, a pesar de su enorme importancia, y que nos proporcionarán un contexto en el que podamos encajar adecuadamente la actividad de los transportistas en el sudeste peninsular.

En esta diversidad de enfoques resulta llamativa la ausencia de estudios sistemáticos sobre el trabajo del transporte, pese a que era esencial para la subsistencia de los núcleos urbanos, ya fuesen ciudades, agrocidades o villas. También era fundamental para la industria (molinos, almazaras, ingenios...) y para las actividades agroganaderas, aunque el transporte en estas últimas ha dejado escasa (o al menos sesgada) huella en la documentación⁸⁶. Por tanto, debemos pensar esta actividad en todas sus circunstancias: desde el transporte de granos, azúcar, sal o madera a las ciudades, hasta los pequeños acarreos del producto agrario a los hogares, molinos y silos de los pueblos más cercanos; desde el transporte de víveres y artillería a los ejércitos, betunes a los astilleros o las lanas hacia los puertos. A excepción de los libros de Santos Madrazo y David Ringrose⁸⁷, son pocas las publicaciones de conjunto sobre el transporte en la España Moderna, como veremos pormenorizadamente. También es llamativa la escasez de estudios sobre las comunicaciones interiores o aspectos socio-laborales y económicos de los hogares relacionados con los transportistas. Esto pudiera responder a las dificultades de la documentación y su tratamiento. No podemos obviar que, por ejemplo, el *Fondo de la Real*

⁸⁶ Las fuentes primarias señalan cuando el trabajo es de labor y no de transporte, especialmente cuando de ello depende regularle una utilidad, como el caso de la documentación catastral de Ensenada. También cuando se trata de compra-ventas, pues el cálculo del valor y las características del animal serían diferentes.

⁸⁷ Santos Madrazo Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850* (Madrid: Turner, 1984) y David R. Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)* (Madrid: Tecnos, 1972).

Cabaña de Carreteros de la Chancillería de Granada estaba sin explotar y que, aunque el *Catastro del marqués de la Ensenada* ha sido muy utilizado y nos ha proporcionado una producción académica difícil de evaluar, la fiscalidad del transporte y las familias de quienes transportan se han trabajado de forma muy parcial y, además, focalizados en espacios y aspectos muy acotados⁸⁸. Por otra parte, se han asumido muchas cuestiones sociales sin valorarlas más allá de la funcionalidad del transporte, sin calcular el peso de estas actividades en las localidades, sin pararse a conocer la riqueza y el estatus de estos grupos sociales o sin reflexionar sobre el papel de las mujeres, niños y agregados domésticos de dichos hogares. El caso es que, a día de hoy, el transporte sigue siendo una asignatura pendiente de la historiografía, especialmente en el sureste peninsular.

El transporte organiza el territorio y condiciona su economía, también el ejercicio de los poderes locales, responsables en la Edad Moderna del mantenimiento de las comunicaciones. Queremos llamar la atención sobre la importancia que ha tenido la historia local y regional, pues son las prácticas historiográficas que más trabajos agrupan sobre el transporte en España, a partir de los modelos propuestos por Pierre Vilar para Cataluña; por Bartolomé Bannasar, para Valladolid, o por Antonio Eiras, para Galicia. En paralelo, debemos cualificar la importante aportación que se realiza con la corriente historiográfica liderada por Giovanni Levi y Carlo Ginzburg: la microhistoria. Si somos hábiles para situar y relacionar estos estudios con la «historia total» de la que nos habla Braudel, sin caer en múltiples trampas, como relatar acontecimientos con más o menos acierto, podremos relacionar las diferentes circunstancias del transporte en cada uno de los

⁸⁸ Julián Pablo Díaz López, “Entre la descripción y la metodología novedosa: medio siglo en la historiografía del Catastro de Ensenada”, *Nimbus: Revista de climatología, meteorología y paisaje*, nº. 29-30 (2012), consultado el 1 de agosto de 2021: 201-216. <http://hdl.handle.net/10835/2977>; y Raúl Ruiz Álvarez y María José Ortega Chinchilla, “Granada y Almería en El Catastro de Ensenada. Un recorrido por la historiografía”, *Revista de Historiografía (RevHisto)*, nº 35 (2021), consultado el 1 de agosto de 2021: 79-110. <https://doi.org/10.20318/revhisto.2021.5244>.

territorios y preguntarnos sobre factores comunes y diferentes, así como sobre las causas y consecuencias de los mismos⁸⁹.

Para organizar este capítulo, nos hemos basado en el análisis de los métodos y enfoques historiográficos desde los que se han estudiado los caminos y caminantes en estas últimas seis décadas, teniendo como punto de partida el año 1957, en el que se publica el artículo de Adela Gil Crespo, *La Mesta de Carreteros del Reino*⁹⁰, donde expone un estudio de la institución carretil y sus privilegios. Somos conscientes de que en 1951 Gonzalo Menéndez Pidal publicó la monografía sobre los caminos de España, aportando el valioso mapa de los caminos a partir de los itinerarios de Juan Villuga⁹¹.

Con el objetivo de evitar la dispersión enumeraremos la producción publicada referida a tres líneas de indagación: el transporte y los transportistas, las infraestructuras del transporte y las instituciones. Dejaremos constancia de las principales aportaciones al estado del arte en España, para luego centrarnos en el reino de Granada, lo que nos permitirá a lo largo del texto poder relacionarlas con nuestros resultados.

⁸⁹ Sobre la historia local nos remitimos al balance historiográfico realizado por Inmaculada Arias de Saavedra Alias, “Luces y sombras de la Historia Local: Algunos apuntes sobre las Historias de Granada en la Edad Moderna”, en *Estudios de Historia sobre el Valle de Lecrín*, ed. Margarita M. Birriel Salcedo y Lorenzo L. Padilla Mellado (Padul: Ayuntamiento de Padul, 2014), 11-32. Sobre Carlo Ginzburg destacamos los estudios de Justo Serna y Analet Pons: “El ojo de la aguja. ¿De qué hablamos cuando hablamos de microhistoria”, *Ayer*, nº 12 (1993), consultado el 3 de octubre de 2021: 93-134. <https://revistaayer.com/articulo/1139>; *Microhistoria. Las narraciones de Carlo Ginzburg* (Granada: Comares, 2019) y “Carlo Ginzburg. Cuando el historiador amoneda un símbolo”, *Historia y Memoria*, edición especial (2020), consultado el 5 de octubre de 2021: 307-345. <https://doi.org/10.19053/20275137.nespecial.2020.11591>. Véase también: Carlo Ginzburg, “Nossas palavras e as deles o ofício do historiador na atualidade”, *Artcultura: Revista de História, Cultura e Arte*, vol. 23, nº. 42 (2021), consultado el 4 de octubre de 2021: 7-26. <https://doi.org/10.14393/artc-v23-n42-2021-61847>. Sobre la extensa bibliografía de Giovanni Levi, un artículo que contrapone la Microhistoria y la Historia Global a partir de las innovaciones metodológicas que realizaron: “Microhistoria e Historia Global”, *Historia crítica*, nº 69 (2018): consultado el 4 de octubre de 2021: 21-35. <https://doi.org/10.7440/histcrit69.2018.02>.

⁹⁰ Adela Gil Crespo, “La Mesta de Carreteros del Reino”, en *Anales de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias*, XXII, (1957): 210-230.

⁹¹ Gonzalo Menéndez Pidal, *Los caminos en la historia de España* (Madrid: cultura hispánica, 1951).

1) En primer lugar, atenderemos al transporte y los transportistas. La historia social y cultural del trabajo y sus estudios sobre las categorías socioprofesionales, los hogares y la historia de las familias nos aproximarán al conocimiento de los perfiles socioeconómicos de quienes transportaban en la España Moderna, entre los que debemos insertar el género como categoría de análisis, la historia de las mujeres y su papel en el transporte, como sujetos activos de las economías, y las relaciones de poder de las familias transportistas. Las fuentes consultadas nos permitirán desarrollar un análisis del transporte como trabajo productivo, así como facilitarán las herramientas necesarias para acercarnos a la regulación de la utilidad del trabajo o la riqueza de los hogares, sin dejar de lado el peso que supone la fuerza de tracción animal, fundamental para poder transportar.

2) En segundo lugar, incidiremos en las infraestructuras del transporte, entre las que destaca un abordaje interdisciplinar que conjuga la historia con la ingeniería, el Derecho, la arquitectura o la literatura de viajes. Caminos y puentes, ventas, mesones y posadas trazarán redes de comunicación indispensables para la circulación, en las que los condicionantes geográficos y el control estatal desafiarán a la técnica y a la financiación y tensionarán las relaciones entre diferentes jurisdicciones, interviniendo en las economías de los lugares y en la vida cotidiana, todo ello con el único fin de garantizar la seguridad, la gestión y el mantenimiento.

3) Finalmente, abordaremos el papel que en el transporte desarrolla una institución como la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros, fundamentalmente en el marco de la gran institución de justicia del sur del Tajo, la Real Chancillería de Granada. También repararemos en los estudios de la Justicia de Comisión en la España Moderna. Además, en una sociedad conflictiva, la naturaleza de los conflictos que han dejado huella nos ayudará a comprender el complejo mundo del transporte en la Edad Moderna, con la cautela de que no todos los conflictos llegan a los tribunales, ni mucho menos han dejado rastro documental.

Estas tres grandes líneas de indagación son permeables entre sí. Responden únicamente a la organización de este capítulo en un intento de poder presentar de manera

coherente un amplio conjunto de elementos que interactúan directa o indirectamente con el transporte, y que determinan la vida y la riqueza de los pueblos hasta el punto que podemos afirmar que no hay guerra ni villa ni ciudad ni justicia ni administración... sin transporte. Aunque en este paseo por los estudios del transporte observaremos los tres siglos de la Edad Moderna en España, nos detendremos en el siglo XVIII por ser el que mayor número de estudios ha concitado y por coincidir con la cronología de esta tesis doctoral, sin duda debido a la disponibilidad documental. En cuanto al territorio, nuestro epicentro será el reino de Granada.

Nuestro objetivo es realizar un estado de las problemáticas referidas. Resta decir que no aspiramos a enumerar todas y cada una de las publicaciones que han existido, pero sí hacer un balance adecuado de por dónde va la investigación del transporte en este momento.

2.1. El transporte y los transportistas

Contamos con un número reducido de estudios de conjunto que nos proporcionen una perspectiva total sobre el transporte en la España Moderna. Por ello, como contribuciones básicas que nos permitan alcanzar un conocimiento global del transporte, proponemos los siguientes:

Por la cronología que analiza, partimos de las investigaciones de Máximo Diago Hernando, que ponen en relación cuestiones semejantes para diferentes estudios de caso, lo que favorece la comprensión del transporte como una labor heterogénea. En su amplia producción ha estudiado los caminos, el comercio y los transportistas entre los siglos XIV-XVII. Creemos que «la larga duración» de Braudel -que en el transporte llegará hasta el ferrocarril- nos permite prolongar sus principales tesis hasta el siglo XVIII, aunque con algunas cautelas. El investigador categoriza a grandes rasgos tres modos de vida en la España bajomedieval: el sedentario, propio de los trabajadores del campo; el itinerante,

propio de las zonas de montaña en las que eran poco rentables los cultivos (por lo que tendrían que pasar temporadas fuera para ganar el sustento) y un modo intermedio, en el que la tierra tiene un nivel aceptable de rentabilidad y se complementa con la ganadería estante. Con los Reyes Católicos se consolida el modo asociado a las formas de vida itinerantes entre las que destacan tres grupos: pastores, arrieros y carreteros. Todos ellos condicionados por el aumento de la demanda de materias primas como la lana, el abasto de cereales para los crecientes núcleos de población y por el avance del comercio. De hecho, como no se produce un cambio tecnológico que incremente la productividad del transporte terrestre durante la Baja Edad Media y la Edad Moderna, hay que invertir en fuerza de trabajo humano y aumentar el número de animales de carga y tiro.

Esta tendencia conlleva la aparición de ciertas comunidades del transporte más o menos organizadas e, incluso, la concesión de privilegios reales. Por sus características, es natural que la actividad arriera contara con un mayor número de activos y una mayor complementariedad con otras actividades (la pluriactividad es notoria en la documentación, pero entraña una dificultad extrema explorarla en profundidad). Los perfiles socioeconómicos de los arrieros y sus hogares eran muy variados, desde agricultores y jornaleros del campo que trajinaban con sus acémilas unos días al año sin alejarse de sus lugares habituales, hasta los que dedicaban la mayor parte del año a recorrer grandes distancias o quienes acometían los mismos trayectos a diario cargados de víveres perecederos. Incluso, entre todos ellos, habrá tres distinciones: los que transportaban por encargo, los que transportaban y, además, comercializaban con la mercancía, y los que combinaban las dos facetas. Sobre la cuestión, Máximo Diago Hernando y Miguel Ángel Ladero Quesada defienden que la idea, postulada en décadas anteriores, sobre arrieros no profesionales, hay que analizarla en su contexto específico y definiendo esa profesionalidad⁹². Aunque Santos Madrazo otorga esta categoría de profesionalidad

⁹² Máximo Diago Hernando y Miguel Ángel Ladero Quesada, "Caminos y Ciudades en España. De la Edad Media al Siglo XVIII", *En La España Medieval*, nº 33 (2010), consultado el 1 de septiembre de 2021: 347 -82. <https://revistas.ucm.es/index.php/ELEM/article/view/ELEM1010110347A>.

únicamente a los arrieros maragatos⁹³, Diago Hernando demuestra una escala muy profesional con verdaderos empresarios del transporte con bestias en la tierra de Yanguas, que, además, combinarían esta actividad con la de mercaderes; o de la Universidad de mulateros, Viandantes y Recueros de las merindades de Castilla la Vieja, institución aún por estudiar⁹⁴.

La importancia de los carreteros (restringidos por la propia infraestructura a los caminos de ruedas), que intentaban prevalecer en un territorio con numerosos obstáculos, se incrementará por dos razones: primera, por el apoyo real, desde Isabel la Católica hasta el final del Antiguo Régimen; y segunda, porque su tecnología permitía cargar un mayor peso y volumen, especialmente de maderas, cada vez más demandadas por el crecimiento de las ciudades⁹⁵. Hace unos meses, Máximo Diago Hernando publicaba un nuevo trabajo, en el que destaca la problematización del transporte más allá de su vinculación a los caminos y hospederías, a su tipología o al comercio. Nos proporciona una panorámica de las comarcas carreteras de la España septentrional (Pinares de Soria-Burgos, poblaciones conquenses como Almodóvar del Pinar, el entorno de las sierras de Guadarrama y Gredos, o las comarcas montañosas de Segovia y Ávila) a través, principalmente, de la documentación referente a los contratos que, en ocasiones, informan sobre las mercancías,

⁹³ Madrazo, *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850, vol. II. El Tráfico y los Servicios*, 430.

⁹⁴ Máximo Diago Hernando, "Comerciantes campesinos en la Castilla bajomedieval y moderna: La actividad mercantil de los yangüeses entre los siglos XIV y XVII", *Historia, Instituciones. Documentos*, nº. 32 (2005): consultado el 1 de septiembre de 2021: 115-144. <https://revistascientificas.us.es/index.php/HID/article/view/4953>.

⁹⁵ Máximo Diago Hernando, "Un modo de vida basado en el aprovechamiento maderero en la Castilla del Antiguo Régimen: Comercio de madera y carretería en los Pinares de Soria-Burgos (Siglos XIII-XVIII)", *Revista Española de Estudios Agrosociales y Pesqueros*, nº 217 (2008): 49-72. Aunque no incide de forma específica en el transporte terrestre, para ponderar el peso del comercio de madera a principios de la Edad Moderna y el estudio de los transportistas por vías fluviales, véase: David Carvajal de la Vega "Compañías y Comercio se la Madera en Castilla a fines del Siglo XV e inicios del XVI", *Espacio, Tiempo y Forma. Serie III, Historia Medieval*, nº 28 (2015), consultado el 1 de septiembre de 2021: 210-19. <https://doi.org/10.5944/etfiii.28.2015.14869>.

trayectos y precios. Asimismo, el autor recuerda que, entre los tipos de carretería, también habría carretas tiradas por mulas y conducidas por personal de menor especialización que las tiradas por bueyes, un hecho importante de reseñar. Además, también existirían diferenciaciones entre los carreteros que transportaban de «puerto a puerto», concentrados en la comarca pirenaica, y los que realizaban cortos trayectos. La forma de transportar, la organización y los transportistas responden a una gran diversidad entre los propios grupos, diversidad a la que no se ha atendido suficientemente.

Moisés García de la Torre caracterizó a los arrieros del tiempo de los Austrias como un grupo doblemente marginado, por sus contemporáneos y por la investigación. Profundiza el autor en el concepto y los límites del oficio y en las causas de la dedicación a la arriería, que no distan de las teorías de sus predecesores, simplificadas en la escasez de unos pueblos y la abundancia de otros, abocando a los pueblos con menor rendimiento en sus tierras a la actividad complementaria del transporte. También abordó, sin aportar datos que lo respaldaran, que la arriería dejaba buenos ingresos a lo largo del año, justificando esta afirmación en que gentes con otros oficios los complementaban con la arriería⁹⁶.

David R. Ringrose publica en 1972 una obra de conjunto sobre el transporte en la segunda mitad del siglo XVIII. Su principal virtud consiste en que proporciona una visión de los transportistas, arrieros, cabañiles y carreteros en su contexto propio. En cuanto a sus debilidades, manifestaremos que a veces eleva a norma general lo que tendría que considerarse un caso particular o, al menos, debería estudiarse con más profundidad. Además, las cifras que aporta resultan comprometidas y discutibles. Nos interesa detenernos en las asociaciones de transportistas, que la descripción denomina *gremios* u *organizaciones* aunque, quizá, sería más adecuado denominarlos *grupos*. Nos referimos a los maragatos, los de las ciudades de Valencia y Barcelona y los muleros de León o Asturias. De ninguno se han encontrado evidencias gráficas de organización constituida, aunque trataran conjuntamente negocios y se agruparan para plantear reivindicaciones, como la

⁹⁶ Moisés García de la Torre, "Diversos aspectos de un grupo social marginado: los arrieros en la España de los Austrias", *Revista internacional de sociología*, nº 48 (1983): 639-664.

exención del pago de impuestos en los trayectos. Diferente será la situación de los carreteros, que sí estuvieron hermanados y contaron con una institución para el tratamiento de sus asuntos, la Real Cabaña de Carreteros, que cambió su denominación a lo largo de la centuria, y a la que se unirán posteriormente los cabañiles y sus derramas. Y, aunque Ringrose sitúe la primera hermandad entre Granada y Murcia, hasta la fecha hemos sido incapaces de encontrar testimonio alguno, más allá de la existencia de carreteros y de que la Real Cabaña tiene jurisdicción en toda Castilla, lo que no significa contar con una organización local, comarcal o regional similar a la Hermandad de Burgos-Soria. Profundizaremos en esta cuestión más adelante. En referencia a los datos usados, al no detallar el nivel documental del Catastro de Ensenada, nos es imposible comprobar sus cálculos, es más, por el archivo sabemos que utilizó la copia a la letra de las Respuestas Generales, que se conservan en el Archivo General de Simancas, para contabilizar las bestias de carga, cuando tenemos constancia de que en muchas localidades no aparecen así, al menos para el reino de Granada. De hecho, no hay ninguna pregunta específica en el interrogatorio sobre animales de carga o tiro, sino que figuran en la referente a la ganadería (18ª y 20ª) o en la de los arrieros-carreteros (32ª)⁹⁷.

Sobre estas cuestiones ahondó en 1982 Santos Madrazo, que agregaba al debate el cuerpo humano como medio de transporte de mercancías. Las características de los diferentes tipos de transporte estarían bien marcadas en la distancia, el volumen y el peso. El investigador se apoya en lo que denomina «groseros» cálculos de Ringrose, para partir de la cifra de 200.000 bestias de carga a mediados del siglo XVIII: caballerías mayores, menores, carros y carretas... profesionales o estacionales en el discurrir diario del camino. Las regiones de León, Cáceres, Burgos, Toledo o Segovia centrarán la investigación de la arriería, con algunas aportaciones de Andalucía Occidental. La carretería mirará a la región

⁹⁷ Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*.

pinariega soriano-burgalesa, a la sierra de Gredos, Almodóvar del Pinar, Requena, o Reinosa⁹⁸.

Es llamativo que cuando Ringrose o el propio Santos Madrazo se refieren a España, en lo que respecta a los transportistas, poco o nada se diga sobre los territorios de la Corona de Aragón. Los propios mapas que proporciona el primero prueban la poca atención prestada a la Corona de Aragón, sólo referenciada mínimamente en Valencia. Es más, este vacío también se puede observar para el reino de Granada, Murcia y Albacete en la cartografía que se aporta sobre el transporte⁹⁹.

A estos debates se suma el metodológico sobre la categorización que se realizó en el Catastro del Marqués de Ensenada, a qué criterios atendió o qué problemas y consultas ocasionó. Lo abordó en su magistral tesis la profesora Concepción Camarero Bullón¹⁰⁰. Para investigar la fijación de las utilidades en el ramo de lo industrial eligió dos de las actividades más complejas y que más consultas provocaron: la arriería y la carretería. Caracterizó los rasgos según la documentación catastral para la burgalesa comarca de la Sierra de la Demanda, en cuyas tierras de transición entre la montaña y los valles (Huerta del Rey y Arauzo de Miel) se concentraba la arriería, mientras en las sierras (Quintanar de la Sierra, Vilviestre del Pinar, Carnicosa, Hontoria del Pinar o Palacios de la Sierra) predominaba la carretería. Serían, además, los encargados de fabricar las carretas y venderlas por toda Castilla. Asimismo, discutió la categorización que realiza el Catastro sobre el transporte: arrieros, trajineros o ambos; ganado mayor y menor para la arriería; registro de utilidad según cabezas de ganado, mercancías, trayectos y otros; la composición y funciones de los miembros de la carretería o la deducción de los gastos para el cálculo del útil. Sobre ello volveremos en el capítulo de las utilidades.

⁹⁸ Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1950-1850, vol. II. El Tráfico y los Servicios*, 394-454.

⁹⁹ Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, 93-109.

¹⁰⁰ Concepción Camarero Bullón, *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada*, Tesis doctoral inédita (Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, 1987), consultada el 1 de agosto de 2021, 627-640 <http://hdl.handle.net/10486/6264>;

Tanto los debates planteados sobre el transporte terrestre como los temas analizados se pueden clasificar en tres grandes grupos y localizar en unas regiones muy determinadas. Un primer grupo en el que predomina el interés por la macroeconomía y que será más difícil de acotar, pues se insertará de una forma complementaria, incluso residual, en los estudios económicos del Antiguo Régimen, lo que obliga a leer entre líneas, entre ásperos análisis y descripciones pormenorizadas sobre el comercio, las comunicaciones, la fiscalidad, etc. El segundo grupo focaliza sus trabajos en determinadas regiones o localidades, lo que supone una categoría de análisis más concreta para conocer las vicisitudes del transporte en la España Moderna. ¿Quiénes? ¿Cuántos? ¿Cómo? Son algunas de las preguntas a las que se ha dado respuesta parcialmente, relegando a la mínima expresión aspectos como la fuerza de carga y tiro, si bien se han planteado las preguntas adecuadas sobre los animales del transporte que condicionan la rentabilidad de la actividad (número, edad, fuerza, compra-venta, etc.). En un tercer grupo se encontrarían los problemas metodológicos de las fuentes para su estudio. Sin embargo, hasta la fecha, poco sabemos sobre la cría, selección o doma de los animales. Tampoco sobre los aparejos en contraposición a las carretas, de las que conocemos los modelos predominantes y la tecnología empleada, pero muy poco sobre cómo y quiénes las construyen, personas a las que el Catastro también registró como *Carreteros*.

2.1.1. El transporte, un límite a la economía

El transporte terrestre se presenta en la Edad Moderna como un fenómeno entorpecedor de los intercambios. Puede suponer diferentes niveles de importancia según cada región geográfica. Tanto la orografía, como la población y la riqueza, condicionan la formación de polos estratégicos de comunicaciones y acentúan la fragmentación de los espacios económicos. De manera particular, para la monarquía hispánica, con la decisión de Felipe II de instalar permanentemente la corte en Madrid, se forma un «faro» de comunicaciones

en torno a la capital que tardará poco en generar un sistema radial de carreteras y caminos, del que despunta la necesidad de salir al mar. Como muestra, el paso por Burgos hacia los puertos del Cantábrico, como el de Santander¹⁰¹. La misma dinámica se produce en nuestro espacio de estudio, el reino de Granada, particularmente en el siglo XVIII, donde los vectores de la organización espacial de transporte se orientan a buscar soluciones para la imperiosa necesidad de comunicar las ciudades, los puertos y los centros de producción. Esta red se articula en itinerarios principales y un amplio número de caminos de herradura y veredas, que facilitaban la circulación interior en el reino de Granada. Entre esos ejes camineros principales podemos señalar el denominado *Camino de Andalucía*, un eje interior que une Sevilla con el Levante, recorriendo desde la ciudad de Sevilla hasta el arsenal de Cartagena, pasando por la ciudad de Granada. El crecimiento del puerto de Málaga durante la centuria provocará el aumento y mejora de los itinerarios hacia el interior, especialmente hacia el reino de Granada y hacia la conexión con la ruta hacia Madrid. Al final de la centuria el territorio granadino notará cambios en las comunicaciones, relacionados con estos polos económicos. Así se abrirán caminos de ruedas que unirán Málaga con Antequera, o Granada con Almería, por Guadix¹⁰².

En un régimen que condiciona la producción agrícola y su transformación, los medios de comunicación y el transporte, la producción se dirigirá hacia los polos económicos, haciendo uso de las comunicaciones, que actuarán como arterias de subsistencia, conectando el medio rural a las crecientes ciudades. Un régimen en el que se empieza a tener consciencia de que (empleando la expresión de Marx) «la pequeña agricultura, con su industria casera accesoria, y el artesanado urbano, no podían ya en modo alguno bastar a las necesidades de producción del período manufacturero»¹⁰³. Esta

¹⁰¹ Manuel Basas Fernández, "Mercaderes Burgaleses del siglo XVI", *Boletín de la Institución Fernán González*, 126 (1954): 55-67, 127 (1954), Consultado el 1 de agosto de 2021: 156-169. <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcjt1k0>.

¹⁰² Jurado Sánchez, *Los Caminos de Andalucía en la Segunda Mitad del Siglo XVIII (1750-1808)*.

¹⁰³ Karl Marx, *El Capital*, tomo I: el proceso de circulación del Capital (México: siglo XXI editores, 2008), 467.

consciencia se traducirá en el interés económico y político por transformar las comunicaciones y los medios de transporte, pero, como afirma con acierto Braudel, durante el siglo XVIII no se produjeron grandes avances técnicos para la actividad. Es más, en su análisis de «la larga duración» se refiere al transporte como un elemento entorpecedor del comercio e, incluso, de las relaciones humanas¹⁰⁴. El insigne historiador francés, en su obra *Civilización Material, economía y capitalismo, ss. XI-XVIII*, explica las causas por las que el transporte representa un límite para la economía. Entre ellas, anota su lentitud, falta de técnica, alto coste y otro sinfín de factores, como los estados de los caminos, el clima y la orografía. Insiste en dos cuestiones: la lentitud generalizada y la conciencia limitada al plano de las ideas. Aunque se refiere a todos los sistemas de transporte (terrestre, fluvial y marítimo), los problemas se acentúan en el terrestre, siempre condicionado por una serie de elementos espaciales y vitales. Nos estamos refiriendo a los oficios auxiliares (herrerías, cordelerías, etc.), a los espacios para el ganado (cuadras, caballerizas y pastizales), a los propios animales de tiro, cuyo abastecimiento y cría supondrán una de las grandes preocupaciones de la época (como queda atestiguado en la normativa castellana de la carretería) o a la gestión de ventas y posadas con objeto de garantizar que pudieran pacer y beber durante el trayecto.

Los intentos por abrir nuevas rutas terrestres, por mejorar y mantener las existentes, no cambian las inercias (valga la paradoja intrínseca) del transporte. Es un *tiempo largo*, como diría Braudel, que dibuja un escenario dantesco de las vías de comunicación, donde avanzar es toda una odisea, donde los intercambios comerciales tendrán que esperar semanas o meses la llegada de las mercancías, que inevitablemente verán grabado su coste durante el camino.

Observemos cualquier vía de comunicación, en una época cualquiera. Vemos vehículos, animales de tiro, algunos jinetes, posadas, una fragua, un pueblo, una ciudad. No hay que pensar que se trata de una línea sin importancia, por poco marcada que parezca, ni

¹⁰⁴ Braudel, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*, I, 361.

quiera en la pampa argentina o en la Siberia del siglo XVIII. Transportistas y viajeros se ven reducidos a un limitado haz de posibilidades; preferirán, quizá, éste a aquel itinerario para evitar un peaje o un puesto aduanero, aun a riesgo de tener que dar marcha atrás en caso de dificultades; seguirán tal ruta en invierno y tal otra en primavera, según las heladas o los baches encharcados. Pero nunca pueden renunciar a los itinerarios organizados de antemano. Viajar significa recurrir a los servicios ajenos¹⁰⁵.

Por tanto, transportar significa atenerse a una serie de cánones, escritos o no, para poder llegar al destino. En definitiva, los límites tecnológicos del transporte terrestre frenan la economía (impedimentos que persistirán hasta bien entrado el siglo XIX), lo que conduce a plantear una segunda cuestión: la de la globalización o mundialización, cuyo camino pasa inevitablemente por el desarrollo de las comunicaciones¹⁰⁶.

En el caso de España y de las políticas reformistas del siglo XVIII, los intercambios terrestres ocuparán un lugar destacado en las preocupaciones económicas de los gobernantes. Al igual que en Europa, el progreso económico se vincula al comercio, en un sistema coartado por una agricultura extensiva, una industria artesanal y, sobre todo, por el comercio de ámbito local o comarcal. Pero, pese a la toma de conciencia de los gobernantes y a la iniciativa privada, continuamos encontrando un sistema de transportes sin apenas cambios, que arrastra el desafío de dar respuesta a un territorio que crece cuantitativamente (más población y, en consecuencia, más rentas, más producción) y comienza a vislumbrar transformaciones en la principal actividad económica, la

¹⁰⁵ Braudel, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*, I, 361-362.

¹⁰⁶ Jesús Ángel Solórzano Telechea, "Introducción. Movilidad, conectividad y gobernanza en los Reinos Hispánicos durante la Baja Edad Media", en *Rutas de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la baja Edad Media. Movilidad, conectividad y gobernanza*, coords. Jesús Ángel Solórzano Telechea y Fernando Martín Pérez (Madrid: ediciones La Ergástula, 2020), 9-16. Véase también la reseña a esta obra en Raúl Ruiz Álvarez, "Rutas de Comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la baja Edad Media. Movilidad, conectividad y gobernanza", *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino* (2021), consultada el 1 de octubre de 2021: 298-301. <https://www.cehgr.es/revista/index.php/cehgr/article/view/310>.

alimentaria. Se está produciendo el paso de la agricultura de subsistencia a la producción intensiva, aunque siempre con desequilibrios y desigualdades muy condicionadas por los citados polos económicos, que determinan las grandes rutas comerciales¹⁰⁷.

El pensamiento mercantilista, prevalente en este siglo, vinculará el progreso al comercio y, por ende, al transporte, en lo que Roberto Fernández llama pieza nodal de una trilogía cuyos tres elementos son: «el comercio, la industria y un gobierno que debe velar por ellos»¹⁰⁸. Todo esto en un marco de proteccionismo que debía salvaguardar el comercio nacional de otros más potentes ante una inminente irrupción del capitalismo en los mercados interiores. Así se irán articulando medidas que facilitarán la circulación, como la eliminación de aduanas interiores, pero aún perdurará un sistema de tasas de precios a los principales alimentos, como los cereales panificables, que no verán su eliminación hasta la segunda mitad del siglo, cuando Carlos III en 1765 suprime la tasa de granos, dando paso a la libertad de circulación y precios. Medida que, por cierto, en contra de lo calculado, acentuará los desequilibrios. No ocurrirá lo mismo con los Estancos Comerciales del propio Estado, como el del tabaco o la sal. Recapitulando, se insiste en que el crecimiento de la economía está vinculado al del comercio y éste, a su vez, al de la industria, en un círculo económico que será decisivo para el cambio de ciclo.

El proyecto económico de Bernardo de Ward trató de implementar las reformas necesarias para fomentar la economía. Entre ellas estaban las comunicaciones por tierra: los buenos caminos reducirían los costes para transportar por tierra y, por tanto, producirían un avance en el comercio y los intercambios. A su vez, según el autor, este avance repercutiría en la mejora de las infraestructuras del camino. Indica que España necesitaba de seis caminos grandes, todos con centro en Madrid y dirección hacia A

¹⁰⁷ José Antonio Sebastián Amarilla, “La agricultura española y el legado del Antiguo Régimen (1780-1855)”, en *El legado económico del Antiguo Régimen en España*, ed. Enrique Llopis Agelán (Madrid: Crítica, 2004), 147-186.

¹⁰⁸ Roberto Fernández, *Historia de España*, tomo 4. Siglo XVIII (Madrid: Historia 16, 1993), 441. Véanse las páginas 442-549 sobre el comercio interior.

Coruña, Badajoz, Cádiz, Alicante y a Francia por Bayona. Además, desde estos caminos se abrirían sus ramales a los puertos de mar y otras ciudades principales¹⁰⁹. La planificación centralizada, que ya se había dado en París con Colbert, ya ha penetrado en el pensamiento económico de la Monarquía española.

Situándonos en el reino de Granada, el volumen tercero de la obra colectiva *Historia del Reino de Granada: Del Siglo de la Crisis al fin del Antiguo Régimen (1603-1833)*¹¹⁰, dedica un capítulo, firmado por José Antonio Parejo Barranco y Andrés Sánchez Picón, a las relaciones entre la industria, el transporte y el comercio. La difícil orografía de montaña que predomina en la región, sin duda, condiciona la articulación de redes de comunicación ágiles. Sin embargo, los autores ven en la diversidad de paisajes (costa, altiplano, vega, montaña...) una oportunidad para la especialización agroganadera y para el intercambio, que se complementaría con la transformación de materias primas, tanto agropecuarias (jabón, esparto, seda, cáñamo, lino o lana para los textiles, etc.) como mineras, generando una incipiente industria metalúrgica. De nuevo, el transporte como límite, como obstáculo para el desarrollo de la actividad.

A partir de los Estados Generales del Catastro de Ensenada y del Censo de Población de 1752, los autores calculan los porcentajes del ramo industrial de Granada y los comparan con otros reinos, aportando el dato del 14,7% generado en la Corona de Castilla, siendo la población un 8,3% de la misma. Ya el Grupo 75 intentó calcular la renta nacional

¹⁰⁹ Bernardo Ward, Proyecto económico: en que se proponen varias providencias dirigidas á promover los intereses de España con los medios y fondos necesarios para su planificación (Madrid: Imp. Joaquín Ibarra, 1762), consultado el 1 de septiembre de 2021, 52-58. <http://hdl.handle.net/10481/37869>. Véase especialmente el estudio introductorio que realizó el profesor Juan Luis Castellano Castellano en *Proyecto económico Bernardo Ward (Madrid: Ministerio de Hacienda, 1982)*.

¹¹⁰ José Antonio Parejo Barranco y Andrés Sánchez Picón, "La economía (II): Industria, Transportes y Comercio", en *Historia del Reino de Granada*, coords. Manuel Barrios Aguilera y Rafael G. Peinado Santaella, vol. 3. *Del siglo de la crisis al fin del Antiguo Régimen (1630-1833)*, coord. Francisco Andújar Castillo (Granada: Universidad de Granada y Legado Andalús, 2000), 393-430.

de la Corona¹¹¹, pero no nos detendremos ahora en ello, pues nos interesa subrayar que el Reino continúa siendo económicamente agroganadero de subsistencia, con una artesanía, también para la subsistencia y, como ya hemos mencionado, una incipiente industria minero-metalúrgica, sin que se genere un marco productivo con capacidad para la aglomeración. Entre las villas y ciudades mineras destacarán los martinetes y herrerías de Marbella y Almería, la fábrica de hojalata de Ronda, la de cañones de Jimena o el plomo de Linares, que irá dando paso a un conjunto de reales fábricas, como las de Presidio, Órgiva, Turón o Motril, que estarían obligadas desde 1788 a remitir sus producciones a los almacenes de la Renta del Plomo en Almería.

Entre las especialidades agroindustriales destacan el vino en las comarcas orientales malagueñas y el azúcar en el litoral¹¹²; y el textil, dominado por la lana, el lino y la seda,

¹¹¹ Grupo 75, *La economía del Antiguo Régimen. La "renta nacional" de la corona de Castilla* (Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, 1977).

¹¹² Sobre el vino, consultar los trabajos de Pilar Pezzi Cristóbal, *Pasa y limón para los países del norte: economía y fiscalidad en Vélez-Málaga en el siglo XVIII* (Málaga: Universidad de Málaga, 2003); y de Aurora Gámez Amián, "La viticultura en la zona oriental de Málaga en el siglo XVIII", en *Actas del Congreso de Historia Rural. Siglos XU al XIX* (Madrid: Casa de Velázquez y Universidad Complutense de Madrid, 1984), 319-332. En cuanto al azúcar, producida principalmente en el litoral a partir de la caña, hay un gran número de trabajos, entre los que citaremos: Pilar Pezzi Cristóbal, Francisco Capilla Luque, Isabel García Fernández, Antonio Guzmán Valdivia y Antonio Santiago Ramos (eds.), *El azúcar en la provincia de Málaga* (Málaga: Sociedad de Amigos de la Cultura de Vélez-Málaga, Asociación en Defensa de las Chimeneas y el Patrimonio Industrial de Málaga y Asociación para la Conservación y Difusión del Patrimonio Histórico «La Volaera», 2019); Margarita M. Birriel Salcedo, "La producción azucarera de la Andalucía Mediterránea, 1500-1750", 101-139 y Juan Luis Castellano Castellano, "El Azúcar de Motril en la coyuntura del siglo XVIII", 229-243, ambos en *Producción y comercio del azúcar de caña en época preindustrial. Actas del Tercer Seminario Internacional* (Motril: Diputación Provincial de Granada, 1993). Finalmente, señalar el estudio económico sobre la tributación del azúcar de Juan Zafra Ateia, "Repercusiones de la tributación sobre las actividades productivas en el siglo XVIII: el caso del azúcar de Granada", en *Economía y Sociedad en la España Moderna y Contemporánea*, coord. Antonio Gómez Mendoza (Madrid, Síntesis, 1996), 135-150.

esta última ya en un periodo de decadencia¹¹³. El resto de actividades lo conforman diversos artesanos, comerciantes, tenderos, jornaleros, etc. Todas necesitarán del transporte para el desarrollo de la propia actividad. El cereal al molino, la hoja de morera al criadero de gusanos de seda, la lana a las hilanderas, la leña para el ingenio, el mineral a los almacenes e industrias de transformación... y, cómo no, la materia prima, semielaborada o elaborada, a los mercados. En mayor o menor medida todo depende de la circulación y el intercambio, de una red comercial que se localizará en polos de desarrollo y determinará el crecimiento o despoblamiento de las localidades dependiendo, una vez más, de las comunicaciones. Es más, el puerto de Málaga condicionará el esplendor de la ciudad en relación al estancamiento que sufre su capitalidad¹¹⁴. Frente a los obstáculos del transporte terrestre, el tráfico marítimo permitirá, desde lugares inimaginables, la exportación e importación al reino de Granada.

Pero, ¿y el comercio hacia el interior? Condicionado por la red vial, la historiografía señala un comercio irregular, a excepción del tráfico entre los grandes núcleos de las ciudades de Málaga y Granada, animado hacia el medio rural por la celebración de ferias de ganado. Esta será la explicación macroeconómica de partida, pero los resultados parciales de esta tesis confirman el uso de redes de desplazamiento, consolidadas por caminos de herradura, por ejemplo, para el transporte del pescado desde Albuñol o Almuñécar a Granada; la existencia de pueblos con importante peso en la arriería, como Pinos del Valle, o una carretería imprescindible para la construcción y las obras públicas de la ciudad de

¹¹³ La seda en el reino de Granada sigue siendo uno de los temas pendientes por la historiografía, lo que no significa que no haya algunos estudios, entre los que señalamos a Félix García Gámez, “Seda y repoblación en el reino de Granada durante el tránsito de los siglos XVI al XVIII”, *Chronica Nova*, nº 28 (2001), consultado el 2 de octubre de 2021: 221-225. <https://doi.org/10.30827/cn.v0i28.2025>. Y el clásico de Manuel Garzón Pareja, *La industria sedera en España. El arte de la seda de Granada* (Granada: Archivo de la Real Chancillería de Granada, 1972). Véase también: Rafael Marín López, *Documentos para la historia de la seda en el Reino de Granada (siglos XV-XVIII)* (Granada: Universidad de Granada, 2008).

¹¹⁴ Antonio Domínguez Ortiz, “Las grandes etapas de la historia de Granada”, en *Nuevos paseos por Granada y sus contornos, Tomo I*, coord. Manuel Titos (Granada: Caja de Ahorros de Granada, 1992), 37-50.

Granada, pues sería la encargada de abastecer a la ciudad de madera, principalmente procedente de los bosques del norte del Reino, como los de Castril. El producto también podría echarse a perder durante el transporte, como pasaba habitualmente con el vino. De ahí que los circuitos de comercialización atendiesen preferentemente a las esferas locales y comarcales.

2.1.2. Trabajo y transporte

Así como la historiografía se ha ocupado poco de la economía del transporte, pese a su convicción de que en la Edad Moderna es un elemento entorpecedor del comercio y con ello, del progreso de las naciones, y ha mirado a las infraestructuras y medios del transporte como su principal obstáculo, en lo que atañe a lo que afecta a las categorizaciones del oficio de transportista, ha investigado aún menos. Pensamos que este desconocimiento se puede achacar a la dificultad para su estudio, dado que se trata de un espacio del trabajo en el que la pluriactividad predomina y el transporte se complementa con otros oficios, como los de campesinos, tenderos o jornaleros¹¹⁵. Por tanto, cuando se estudia a los transportistas, se incluye a los que quedaron registrados, por lo general aquéllos que atenderían a esta actividad como principal (al menos así nos lo indican las fuentes). Esto no quiere decir que sea el único transporte existente ni que los registrados son los únicos habitantes que se dedican a ello. Máximo Diago Hernando también subraya para la Europa Medieval la falta de investigaciones que nos ayuden a conocer aspectos relacionados con «la caracterización

¹¹⁵ Sobre la pluriactividad, véase Agustín González Enciso, «Les facettes de la pluriactivité dans les industries rurales de l'Espagne moderne», en *Les industries rurales dans l'Europe médiévale et moderne*, dirs. Jean-Michel Minovez, Catherine Verna; y Liliane Hilaire-Pérez (Toulouse: Presses universitaires du Midi, 2013), consultado el 1 de noviembre de 2020, 203-221. <http://books.openedition.org/pumi/9553>.

de las personas que hicieron posible con su trabajo el transporte de mercancías»¹¹⁶. Entre las causas de este desconocimiento se hallan la falta de informaciones al respecto y la dificultad para reconocer si eran auténticos profesionales o gentes que desempeñaban la actividad para la supervivencia o de forma complementaria a otra principal.

Como primera característica de los transportistas, señalaremos esa pluriactividad del trabajo, marcada por los ciclos agrarios y ganaderos, principalmente. Estamos de acuerdo con Braudel en que «transportar constituía, después de realizadas las faenas de la siega o de la vendimia, o durante los meses de invierno, el segundo oficio de millones de campesinos en Occidente»¹¹⁷. Esta pluriactividad no impide que en España aparezca, por un lado, una organización de transportistas especializados, como son los carreteros de las comarcas Burgos-Soria, o que surja una red de familias transportistas en la Maragatería o los arrieros de la Tierra de Yanguas. Tampoco significa que no haya profesionales del transporte, aunque muchas veces no constituyen una industria más allá de la fuerza de su única bestia y la suya propia.

La historiografía coincide en que los transportes son onerosos y otorgan pocos beneficios a quienes transportan. Según Braudel, «de lo que no cabe duda es de la pobreza, de la modesta vida de los transportistas, marineros unos y campesinos otros; estos últimos dividen su tiempo haciendo unas veces de arrieros y cultivando las tierras, criando animales, ejerciendo de artesanos otras»¹¹⁸. Es más, la pluriactividad del trabajo es característica de la sociedad moderna. Por ello, consideramos que el debate, de partida, está mal planteado o es matizable, ya que el grado de dedicación no constituye un elemento determinante, en la Edad Moderna, para discernir la profesionalidad de la actividad del

¹¹⁶ Máximo Diago Hernando, “Los profesionales del transporte de mercancías por las rutas terrestres de la Corona de Castilla en la Baja Edad Media”, en *Rutas de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la Baja Edad Media: movilidad, conectividad y gobernanza*, 39-85; 39.

¹¹⁷ Braudel, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII, Tomo I*, 369.

¹¹⁸ Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, Tomo 1 (México, Fondo de Cultura Económica, 2016), 448.

transporte terrestre. Además, el propio Catastro de Ensenada, como recurso del poder, clasifica y registra atendiendo a unos criterios y, cuando registra arrieros, está atendiendo a su actividad principal. Algo sobre lo que se han realizado pocas investigaciones.

Siguiendo con la profesionalidad y el grado de dedicación, Ringrose se afana en explicar que todos los muleros estaban relacionados con la agricultura y se dedicaban a los transportes en determinadas estaciones durante un periodo que oscilaba entre las dos semanas y los ocho meses, con excepciones, como los carreteros de largas distancias, que ocupaban la estación de lluvias en que los bueyes pastaban en los valles¹¹⁹. En este sentido, Santos Madrazo también incide en la cuestión del esquema campesino-transportador predominante frente a los transportistas profesionales¹²⁰.

Recapitulando, la historiografía ha categorizado el transporte como una actividad complementaria, sin que el debate haya fluctuado hacia la consideración de oficio. Sin embargo, en una economía en la que la tierra es el epicentro, los oficios, principalmente en el mundo rural, están de una u otra forma ligados a la tierra y a la familia. No existen estudios que reparen el desconocimiento sobre los jornaleros del transporte. Cabe preguntarse si los mayores y cabañiles de las grandes cabañas de recuas, que transportaban, o los gañanes, aperadores y mozos, que componían la carretería, eran profesionales o estacionales.

2.1.2.1. La arriería: del complemento a la agricultura a las poderosas familias del transporte

La arriería ha sido un tema sugerente para quienes investigan desde diferentes disciplinas, generando una gran cantidad de trabajos entre los que sobresalen, por número, los antropológicos y los de historia local. El estudio de los transportistas con bestias en la

¹¹⁹ Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, 66-68.

¹²⁰ Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, 424-427.

España Moderna nos permite observar su heterogeneidad, desde el menesteroso arriero, obligado a complementar sus tareas de cultivo con el transporte, a los linajes familiares de los arrieros maragatos de León, que consolidarán estructuras de parentesco para aumentar y mantener su riqueza. Territorialmente, los estudios sobre la arriería se han ocupado de mayor a menor, según el número de estudios, a los maragatos, las tierras de la España Septentrional y algunos pocos ejemplos del sur.

La atención geográfica de la arriería ha sido muy desigual. Descriptiva y cuantitativa es la aportación sobre los arrieros y carreteros de Madrid (su número, sus mercancías, los caminos principales, los aranceles y los trayectos). Destaca el balance final que desarrolla algunas cuestiones como la pluriactividad, en este caso con el comercio. Según Alejandro Peris Barrios, los arrieros y carreteros de Madrid eran a la vez comerciantes, aunque no aporta el porcentaje exacto. Las características de esta arriería coinciden con las demás estudiadas: la complementariedad con otras actividades y el uso de mulas y burros como bestias de carga y de carretas arrastradas por bueyes, principalmente para acarreo de materiales más pesados o voluminosos como piedra, madera o carbón. Referente a los beneficios, apunta que el de los arrieros con una caballería mayor sumaría 1.000 reales de vellón al año y con una caballería menor, 600 reales, pero, como en el resto de regiones, era muy variable. Las carretas podrían ganar por viaje entre 50 y 60 reales, proporcionando una media anual de 3.776 reales de vellón aproximadamente. A quienes trabajaban en la carretería se les reguló 1.100 reales. Una media en consonancia con el trabajo del transporte en los demás territorios¹²¹. El abasto a la gran ciudad fue una de las preocupaciones de la administración. Según Ringrose, en 1784 habría más de 5.000 animales de carga y 700 carretas y carros que introducían víveres por las puertas de la ciudad todos los días, a lo que se sumaba un gran número de cabezas de ganado que entraban al matadero y rastro. Llegaban transportistas profesionales y estacionales de diferentes zonas: maragatos de Astorga, carreteros de Soria o la Sierra de Gredos, arrieros

¹²¹ Alejandro Peris Barrio, "Arriería y carretería en la provincia de Madrid durante la segunda mitad del siglo XVIII", *Revista de dialectología y tradiciones populares*, Cuaderno 38 (1983): 175-206.

de La Mancha... En la red de abastecimiento a Madrid se acometieron cambios importantes. Aunque el autoconsumo agrario sigue vigente, convive con un crecimiento de la agricultura comercial, el propio comercio y el crédito, conectando el mundo rural con el urbano a través de los intercambios¹²². Sobre el abasto a Madrid, especialmente de trigo, también se ocupó José Ubaldo Bernardos Sanz, sobre todo el suministrado por los arrieros y comerciantes segovianos¹²³.

Siguiendo esta línea, sobre Cuenca, una de las mayores especialistas de la historia de la ganadería en dicha provincia, María Luz N. Vicente Legazpi, analizó el transporte de mercancías en el siglo XVIII¹²⁴. Numerosas gentes de Guadalajara también se dedicaron a la arriería, en la provincia en la que Tomás Gismera Velasco sitúa la más antigua cofradía de arrieros, integrada por trajineros que ocasionalmente trataban con mulas, la Cofradía de Arrieros, Recueros y Mercaderes de Atienza, que representa todo un ejemplo de corporativismo en el transporte. Según los datos que aporta del Catastro de Ensenada sería la población de la comarca con mayor número de tratantes de mulas registradas (71 tratantes), que compaginaban esta actividad con el oficio arriero, que sumaba 82 más, oscilando la regulación entre 100 y 300 reales de vellón a los tratantes y entre 300 y 3000 reales de vellón a los arrieros¹²⁵. Desde Almadén (Ciudad Real) hasta Sevilla se mandaría el

¹²² David R. Ringrose, "Madrid, capital imperial (1561-1833)", en *Madrid, Historia de una capital*, Santos Juliá, David R. Ringrose y Cristina Segura (Madrid: Alianza editorial, Fundación Caja de Madrid, 2000), 272-285

¹²³ José Ubaldo Bernardos Sanz, *Trigo castellano y abasto madrileño: los arrieros y comerciantes segovianos en la Edad Moderna* (León: Junta de Castilla y León, 2003).

¹²⁴ María Luz N. Vicente Legazpi. "El transporte de mercancías de la provincia de Cuenca en el siglo XVIII: la arriería", en *El fluir del tiempo: estudios en homenaje a M.^a Esther Martínez López*, coords. Carlos Julián Martínez Soria, Pedro César Cerrillo Torremocha, y Lucía Mora González (Cuenca: ediciones Universidad de Castilla La Mancha, 1998), 739-749.

¹²⁵ Tomás Gismera Velasco, "Tratantes, arrieros y muleteros de Guadalajara", en *Los tratantes de mulas: chalanés de Campanario* (Badajoz: Federación de Asociaciones Culturales de La Siberia, La Serena y las Vegas Altas (SISEVA) 2019), 7-26. Véase también del mismo autor: Véase también, del mismo autor: "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.

azogue que partía hacia las Indias. A la escasez de *baldresses* para su transporte, se sumaba el lastre de los transportes. Aunque sería la carreta el medio más utilizado, también se usarían recuas de mulos, sobre todo al entrar el calor¹²⁶.

En cuanto Andalucía, poco está dicho, salvo algunos datos para la Andalucía occidental (las ya cuestionadas cifras de Ringrose) y algunos estudios locales que tratan el transporte colateralmente, como el de Rute¹²⁷. Enfatizamos la relevancia de la investigación de José Luis Espejo Lara sobre la arriería malagueña en tiempos de los Reyes Católicos, en la que señala una serie de factores que justifican el aumento de esta tipología de transporte: el crecimiento de los puertos como Málaga y Mazarrón o el privilegio de exportar a Jerez de la Frontera estimularán el transporte terrestre para la exportación de cereales, principalmente a lomos de mulos y asnos, que tendrían una capacidad de entre 2,5 y 3 fanegas de cereal y entre 7,5 y 10 arrobas de harina, aceite o pieles de cabra. Insiste el autor en la pluriactividad, añadiendo a lo que se ha dicho, que la temporalidad no dependería en sí misma del ciclo agrario, sino también de las ofertas de trabajo. Sobre este aspecto pone de ejemplo documentación que demuestra un aumento de la actividad durante la época en que se recoge el cereal. No es de extrañar, pues el propio grano debe transportarse desde el campo a los silos y a los mercados. Además, aporta datos sobre el

¹²⁶ María de los Ángeles Silvestre Madrid y Emiliano Almansa Rodríguez, “La ruta del azogue en la Campiña Sur de Extremadura”, en *España, el Atlántico y el Pacífico: y otros estudios sobre Extremadura*, coord. Felipe Lorenzana de la Puente (Llerena: Sociedad Extremeña de Historia, 2014), 189-200; María de los Ángeles Silvestre Madrid, *Las relaciones entre Almadén y la América colonial*, Tesis doctoral inédita (Córdoba, Universidad de Córdoba, 2019). Véanse también: Mervyn Francis Lang, “El azogue de Almadén: su empaque y conducción a Sevilla”, *Hispania*, vol. 54, n° 186 (1994): 95-110; y Rafael Gil Bautista, “Almadén y Sevilla unidas por los caminos del Azogue”, en *Comercio y cultura en la Edad Moderna: actas de la XIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*, coords. Juan José Iglesias Rodríguez, Rafael M. Pérez García y Manuel Francisco Fernández Chaves, vol. 2 (Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2015), 879-895.

¹²⁷ Evangelina Becerra Rodero y Miguel Ángel Sánchez Herrador, “Conflictividad en torno al ganado equino en la Edad Moderna en Rute (Córdoba)”, en *Actas del XXIV Congreso nacional y XV Iberoamericano de historia de la veterinaria: Almería del 26 al 28 de octubre de 2018* (Córdoba: Asociación Andaluza de Historia de la Veterinaria y Archivo Histórico Provincial de Córdoba, 2018), 215-224.

precio de los portes, los sistemas de contratación o la riqueza de los arrieros, calculada a partir del número de bestias con las que transportan¹²⁸.

En la España Septentrional destacan, entre otras, las contribuciones sobre Galicia, entre las que resaltamos los trabajos de Camilo Fernández Cortizo y Domingo L. González Lopo. Se ocuparán del transporte terrestre en el interior de la Galicia rural y de la dorsal gallega, respectivamente. Previamente, otros autores habían incidido en que la red viaria representaba uno de los principales obstáculos para el comercio interior y, por tanto, para la economía. También para el tráfico comercial al por menor en el interior. La Tierra de Montes tenía tradición arriera, dedicando un alto porcentaje de moyos al transporte de vino, cuyos memoriales del transporte conservados entre 1707-1794 nos informan de sus cargas. Una actividad favorecida por el emplazamiento e influenciada, al igual que en otros territorios, por la insuficiente producción agrícola que no lograría abastecer a la población, por lo que las actividades complementarias, como la arriería, suponían verdaderas estrategias para la supervivencia. De nuevo, se insiste en la pluriactividad del trabajo, apuntando Fernández Cortizo que el 74,4% de los hogares que componían la jurisdicción tendrían ingresos extraagrícolas, variando su dedicación entre unas parroquias y otras. El autor ahonda en la utilidad del trabajo de estos hogares. Más allá de ofrecernos la utilidad regulada en el Catastro, la relaciona con el tamaño de los hogares y con otras actividades, como su cabaña ganadera, factores todos ellos que condicionan la riqueza. Además, presenta cierta jerarquización entre los arrieros del vino y los del carbón, siendo los del vino los que reportan mayor productividad. Así, afirma que, entre los campesinos, los arrieros serían los mejor posicionados, en parte gracias al respeto a los ciclos agrícolas, en los que se aprovechaban los descansos para transportar y comerciar. También se preocupa del coste del transporte y la utilidad regulada, que dependería del estado de los caminos, la climatología, la edad, número y tipo de caballerías o las mercancías de retorno, aunque las utilidades reguladas fueron muy bajas. De igual forma, González Lopo proporciona datos

¹²⁸ Juan Luis Espejo Lara, "La arriería en Málaga en época de los RR.CC", *Baética: Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, nº 8 (1985), consultado el 1 de julio de 2021: 281-300. <http://hdl.handle.net/10630/9025>.

para la zona situada al norte de Tierra de Montes, lo que, actualmente, corresponde al suroeste de la provincia de Pontevedra. Incide en que los transportistas desempeñaban otros oficios como, por ejemplo, los arrieros del carbón de Xallas, que también serían los productores del mismo. En definitiva, ambos autores coinciden en que la pobreza agrícola de esas tierras y el crecimiento de la población obligan a desarrollar actividades complementarias como la arriería, que estará condicionada por las rutas entre la costa y el interior¹²⁹.

Sobre Asturias, Ángel Mato Díaz, en su monografía sobre el concejo de Ponga, profundiza en la arriería que conectaba este territorio con los pueblos de León a través de la Cordillera Cantábrica para intercambiar maderas, hierro, trigo o vino. Los arrieros también aquí complementaban sus labores en el campo con el transporte. Además, otras contribuciones han aportado informaciones de los arrieros del puerto de Leitariegos¹³⁰.

La actual comunidad autónoma de Castilla-León, en lo que se refiere al transporte, ha recibido mayor atención por múltiples razones, entre las que se encuentran la importancia de las rutas comerciales que la atravesaban, la organización de los transportistas y los aspectos culturales de grupos concretos, como los arrieros maragatos. Así, subrayamos los trabajos sobre los arrieros de la comarca burgalesa, ampliamente estudiados a partir de los datos que aportan los niveles documentales del Catastro de Ensenada. La propia tesis de Concepción Camarero Bullón se ocupa del transporte en la región de Burgos, interrogando a la documentación de Ensenada sobre cuestiones como la

¹²⁹ Fernández Cortizo, "Arrieros y traficantes en la Galicia rural de la época moderna": 325-352; González Lopo, "La arriería en el comercio de la Galicia suroccidental según el Catastro de Ensenada": 353-372.

¹³⁰ Ángel Mato Díaz, *La sociedad rural en el concejo de Ponga (1750-1930): labradores, pastores, madereros y arrieros* (Oviedo: Ediciones de la Universidad de Oviedo, 2010), María del Carmen López Villaverde, "Aguadores, serenos y arrieros de Cangas de Narcea", *Anuario de la Sociedad Protectora de la Balesquida*, vol. 2 (2017): 127-143.

regulación de su utilidad, los trayectos, el número de bestias o la pluriactividad. Aspectos que también podemos encontrar en su obra *Burgos y el Catastro de Ensenada*¹³¹.

La tierra de Yanguas conoció un notable desarrollo en los siglos finales del medievo y en toda la Edad Moderna, concentrando un gran número de individuos que ha estudiado Máximo Diago Hernando, destacando las grandes distancias, atravesando la Península y la variedad de mercancías que transportaban¹³². Se adentra en la relación entre el transporte y la puesta en funcionamiento de empresas mercantiles que se hicieron cargo, no sólo de la distribución de la corta distancia y el comercio al por menor, sino de las distancias más largas de mercancías que se comercian al por mayor. Esta comarca serrana, situada en la actual provincia de Soria, ha sido bien estudiada por el investigador del Centro Superior de Investigaciones Científicas. Aporta una visión alejada de los estereotipos transportistas y documenta el peso del comercio en el transporte a través de la compra-venta de mercancías, estando estos arrieros presentes en diferentes territorios muy distantes entre sí, como Bilbao o Andalucía. También se detiene en el importante papel del comercio de lanas. En esta zona se ubican grandes mercaderes de lanas y arrieros con un volumen de negocio modesto y escasos recursos financieros, siendo un complemento a su actividad de transporte. Los primeros consiguieron grandes fortunas gracias a sus múltiples actividades: traficando con mercancías, reuniendo cabañas de ganado trashumante y adquiriendo tierras. Pasamos, pues, del campesino-arriero al arriero-empresario, que, en una posición inferior a la de los mercaderes, atendería a diversos negocios e, incluso, utilizaría mano de obra asalariada o criados para realizar los servicios de transporte, trajinando tanto por cuenta propia como por cuenta ajena. En definitiva, negocio-transporte que, con el paso

¹³¹ Camarero Bullón, *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada*; Concepción Camarero Bullón, *Burgos y el Catastro de Ensenada* (Burgos: Caja de Ahorros Municipal de Burgos, 1989). Véase también para Burgos, José Ortega Valcárcel, *La transformación de un espacio rural. Las montañas de Burgos* (Valladolid: Universidad de Valladolid, 1974). En el mismo, insiste en que no habría un arriero puro.

¹³² Diago Hernando, "Comerciantes campesinos en la Castilla bajomedieval y moderna: La actividad mercantil de los yangüeses entre los siglos XIV y XVII".

del tiempo, ampliará su capacidad, convirtiéndose en un caso destacable del transporte peninsular.

La línea de análisis del abastecimiento, las mercancías y los contratos es la que siguen Francisco Javier Lorenzo Pinar y José Ignacio Izquierdo Misiego para estudiar el transporte universitario en Salamanca¹³³. A partir del examen de las relaciones contractuales entre estudiantes y carreteros y arrieros en el siglo XVI y la primera mitad del siglo XVIII, presentan las rutas que seguían, la periodicidad de los viajes, las multas, la regulación de los costes, la duración de los contratos, la capacidad de firmar los contratos o el apoyo de los fiadores y su relación de familiaridad con el arriero. Los transportistas gozaron de ciertos privilegios de la institución académica. Trasladaban los hatos, maletas y alforjas, aparte de los víveres para los estudiantes, que correrían con el coste del porte y de los derechos aduaneros. También conducían dinero, del que recibían un porcentaje estipulado. Los perfiles de los diferentes arrieros no distaban mucho de los que conocemos para otros lugares, gentes de procedencia rural, ligadas a la tierra como complemento a su actividad, vinculadas a los lugares de los estudiantes a los que transportaban y con preferencias en determinadas rutas. El tiempo y frecuencia con la que transportaban determinaría que este oficio fuese el principal.

¹³³ Francisco Javier Lorenzo Pinar y José Ignacio Izquierdo Misiego, “El transporte universitario concertado salmantino en el siglo XVI”, en *Miscelánea Alfonso IX, 2011* (2012): 345-370; y “La contratación del transporte y del avituallamiento estudiantil universitario en Salamanca (1700-1750)”, *Tiempos Modernos*, nº 40 (2020): consultado el 1 de septiembre de 2021: 228-265. <http://www.tiemposmodernos.org/tm3/index.php/tm/article/view/5430/>. Para el siglo XVII, véase: Florencio Marcos Rodríguez, “Arrieros y estudiantes de la Universidad de Salamanca”, *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, LXXV, vols. 1-2 (1968-1972): 149-181.

La actividad arriera de la comarca de la Maragatería ha sido la que más estudios ha concentrado¹³⁴, a veces de forma contigua a trabajos sobre la comercialización o el consumo. Los maragatos han recibido una especial atención desde la Antropología. En el campo de la Historia se percibe un importante cambio a tenor de la importancia que adquieren las redes y trayectorias familiares en los estudios relativos a la sociedad maragata de Laureano M. Rubio Pérez¹³⁵. De hecho, se hace más hincapié en aspectos como las trayectorias de promoción, descenso y movilidad social a través del poder y los linajes, fundamentalmente analizando la proyección de las familias hacia el control comercial y económico de la comarca. Mediante la historia de la familia, se avanza hacia el objetivo de elaborar una historia de la arriería más social, no tanto en clave cuantitativa, sino a través de su pretensión por explicar los mecanismos de diferenciación y desigualdades¹³⁶.

¹³⁴ Roberto Cubillo de la Puente, *El pescado en la Corona de Castilla (Castilla la Vieja y León) Comercialización y consumo durante los siglos XVIII y XIX*, Tesis doctoral inédita (León: Universidad de León, 1996). Estudia el transporte con bestias y el comercio desde las costas del Norte de la Península hasta el interior de Castilla. Además de detallar los productos alimentarios transportados, también reflexiona sobre los procesos tecnológicos para su conservación y el control sanitario. Del mismo autor, véanse: *El pescado en la alimentación de Castilla y León durante los siglos XVIII y XIX* (León: Universidad de León, 1998); y, junto a Celerina Méndez Méndez, “Las comunidades y los transportes: la red viaria en la Edad Moderna; los cambios varios del Siglo XVIII; los servicios; los medios de transporte, los transportistas y el tráfico; la arriería, arrieros leoneses”, en *La Historia de León*, vol. 3, coord.. Laureano M. Rubio Pérez (León, Universidad de León, 1999), 416-429.

¹³⁵ Laureano M. Rubio Pérez, *La burguesía maragata: dimensión social, comercio y capital en la corona de Castilla durante la Edad Moderna* (León: Universidad de León, Secretariado de Publicaciones, 1995).

¹³⁶ Véanse los estudios sobre la Historia de la Familia: Francisco Chacón Jiménez y Joan Bestard Comas (coords.), *Familias: historia de la sociedad española (del final de la Edad Media a nuestros días)* (Madrid: Cátedra, 2011); Francisco García González (coord.), *La Historia de la Familia en la Península Ibérica (siglos XVI-XIX). Balance regional y perspectivas* (Cuenca: Universidad de Castilla-La Mancha, 2008). Recientemente se ha publicado Francisco García González (ed.), *Familias, trayectorias y desigualdades: estudios de Historia Social en España y Europa, siglos XVI-XIX* (Madrid: Sílex, 2021). Véanse también: Francisco García González y Cosme Gómez, “La Historia de la Familia y la demografía histórica en la Europa Rural, Siglos XVI-XVIII. Evoluciones Recientes, 2000-2019”. *Mundo Agrario*, vol. 22, nº 49 (2021): consultado el 10 de octubre de 2021: e159. <https://doi.org/10.24215/15155994e159>.

Comencemos por el principio. Su situación geográfica entre Madrid y los puertos del Cantábrico y Galicia ha propiciado el transporte terrestre en todas sus tipologías, aunque las características culturales de la arriería maragata hayan despertado un especial interés. En 1956 se publica la separata de Cuaderno de Historia Moderna *Arrieros Maragatos en el siglo XVIII*. En ella, José Luis Martín Galindo emprende un recorrido sobre la actividad arriera en esta comarca de León y cómo nace el transporte con bestias por una necesidad de complementar la pobre economía agraria de la zona. A partir del siglo XVI comienza a profesionalizar a gran parte de su población en el transporte con bestias. Apunta Martín Galindo que en este siglo los trayectos serían cortos (mercados de Villalón, Medina de Rioseco y la Bañeza). Así, los arrieros maragatos «traían pescado de Galicia y llevaban allí aceite y jabón». Destaca el autor la pluriactividad que, si bien es propia de la Edad Moderna, en este sentido se entrelaza con la propiedad, el poder y la familia, pues la mayoría eran también labradores, siendo sus mujeres y criados quienes trabajen la tierra. En cuanto a las viudas de arrieros, los hijos y criados transportarán por ellas. Sintetizando, estamos ante una comarca de labradores-tejedores en la zona oriental que, abocados a no poder vivir de la agricultura, mediante estrategias de intercambio, adquieren cierta estabilidad económica. Ya en el XVIII, el Catastro de Ensenada anota en muchos pueblos esta dedicación como principal, como en el pueblo de Torrentino, que a la pregunta 32 del interrogatorio responde: «solo hay arrieros que lo son la mayor parte de los vecinos». La documentación apunta a cómo se realizaría la actividad, estando el transporte en manos de varones y la labranza en la de las mujeres. Así, progresivamente, se van organizando y, conforme pase el tiempo, transportarán con criados en recuas más numerosas. También alude a ese principio de cercanía, Transporte—Rutas de comunicación, centrándose fundamentalmente en la arriería de la ruta desde Foncebadón y el Camino de Santiago, que atraviesa desde el sudeste al noroeste de la comarca. En la zona más oriental, la arriería convivió con una importante industria textil. En este trabajo Martín Galindo manifiesta la complejidad de la influencia de la arriería en el territorio sobre aspectos como la natalidad, la propiedad de la tierra, los edificios o el traje, «lo impregnaba todo; decir maragato quiere

decir arriero para los españoles de entonces, pues no se les ocurría pensar en agricultores». En cierta medida, apuntaba las líneas de indagación de las décadas siguientes.

En la segunda mitad del XVIII asistimos a un notable crecimiento de la arriería maragata en los concejos. Además, irán adquiriendo fama de ricos, pero sobre todo de poderosos. Un transporte que también marcó la arquitectura edilicia del lugar. Las casas arrieras, caracterizadas por el uso de materiales que no existen en la región y que contrastaban con las pobres casas labriegas, son el símbolo «del triunfo del esfuerzo humano sobre el medio físico hostil». Describe el autor la casa arriera de los pueblos maragatos. De la descripción, llama la atención la triple funcionalidad: vivienda, transporte y labranza. Una actividad, la de los arrieros maragatos, que atrajo las descripciones literarias en el siglo XIX, a través de los viajeros o los geógrafos. Finalmente, el ferrocarril arruinará la arriería maragata y provocará un proceso de emigración, pues la agricultura no podía sostener a las gentes que habían prosperado con la arriería, pero con ellos llevaron sus hábitos de comerciantes¹³⁷.

En la década de los 70', Ana Mellis Maynar defiende su tesis doctoral sobre los aspectos antropológicos y sociales en la comarca de la Maragatería, en la que, a través de los usos lingüísticos, el folklore y el análisis de las formas de vida, sostiene que estamos ante una comarca culturalmente definida y diferenciada. La misma autora, en un artículo publicado posteriormente, señalaba la importancia de los ritos en la estructura social de la población y, concretamente, el papel de las mujeres y la fecundidad, pues son ellas las que se ocupan de las tareas de labor. También resaltaba el papel de las cuadrillas como agrupamiento para el trabajo en el que la familia extensa cobraba un especial significado,

¹³⁷ Este párrafo sintetiza algunas de las aportaciones realizadas por José Luis Martín Galindo, "Arrieros maragatos en el siglo XVIII", *Estudios y Documentos. Cuadernos de Historia Moderna*, nº 9 (1956).

especialmente durante el verano, en detrimento de las familias conyugales, que se veían obligadas a trabajar en el exterior¹³⁸.

Serán los estudios locales y regionales los que, en la década de los 80', comiencen a plantear nuevas preguntas y metodologías sobre la arriería, aunque muchos de ellos circunscritos a los siglos XIX y XX, como los del fotógrafo y etnógrafo Gerardo López Guereñu, que desarrolló investigaciones sistemáticas sobre la comarca de la Montaña Alavesa, dedicando un trabajo a la arriería y, unos años antes, otro a la presencia equina¹³⁹. La Antropología continuará teniendo un peso importante durante la década, incorporando estudios sobre el traje maragato¹⁴⁰.

En los años 90' aparece uno de los estudios divulgativos que ha tenido mayor repercusión, *Los maragatos. Su origen, su estirpe, sus modos*¹⁴¹, en el que Luis Alonso Luengo describe numerosos aspectos de la Maragatería, tales como sus costumbres, vida y modo de ser. Se detiene en el rito de la boda maragata y en otras fiestas, como las ya mencionadas para la fecundidad. La arriería la trata a través de testimonios de viajeros españoles y extranjeros, centrándose en las cuestiones morales y el imaginario maragato. Son muchos los que han discutido sobre el origen del pueblo maragato. Otros, con más o menos acierto, han debatido sobre el origen del término *maragato*, un hecho que Laureano M. Rubio Pérez

¹³⁸ Ana Melis Maynar, *Aspectos antropológicos-sociales en Maragatería*. Tesis doctoral inédita (Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 1976); "Ritual y estructura social en Maragatería", *Estudios humanísticos. Geografía, historia y arte*, nº 10 (1988): 93-108.

¹³⁹ Gerardo López de Guereñu, "La arriería en Álava", *Ohitura: Estudios de etnografía alavesa*, nº 3 (1985): 7-34; y "La ganadería en la montaña alavesa", *Revista de dialectología y tradiciones populares*, tomo 28, cuaderno 1-2 (1972): 85-122.

¹⁴⁰ José Avelino Gutiérrez González: "Notas para una antropología cultural de La Maragatería", *Separata de Lancia, I-Universidad de León* (1983): 283-291; José Manuel Sutil Pérez, "El traje maragato", *Separata de Astorica*, nº 2 (1984).

¹⁴¹ Luis Alonso Luengo, *Los Maragatos. Su Origen, su estirpe, sus modos* (León: ediciones Lancia, 1992).

considera «anecdótico», alertando sobre la necesidad de centrarse en el problema histórico de la sociedad maragata¹⁴².

Así, las investigaciones de Laureano M. Rubio se convertirán en obligada consulta para conocer la maragatería, pues analizó la evolución y estructura de la población desde el siglo XVI a través de censos y series parroquiales. Específicamente para el siglo XVIII, calculó la evolución de la nupcialidad, la natalidad y la mortalidad. Es destacable su estudio social, en el que subraya el arraigo de la Maragatería a la tierra¹⁴³. Su profundo conocimiento de la estructura socioeconómica y administrativa de León le ha permitido comprender la verdadera transcendencia de la arriería maragata y situarla en el contexto adecuado. Ha descrito las estructuras sociales y económicas de un sistema agrario-arriero a través de los datos de registros parroquiales, protocolos notariales, documentación catastral de Ensenada y expedientes judiciales de la Real Chancillería de Valladolid. En cuanto al mito maragato, defiende que existió, aclarando que lo hizo por sus características diferenciales: élite social, sistema productivo dual, patrimonio, comportamientos familiares (endogamias y espíritu de casta) o su fama como activos comerciantes. Pero, como el mismo Laureano advierte, la Maragatería es la tierra de los maragatos, donde el 17-20% de la población se dedicaría a la arriería, apellidada posteriormente maragata. Los demás serían campesinos, jornaleros, cardadores o fabricantes de textiles. En el siglo XVIII los arrieros maragatos se agruparán en una especie de gremio. Sin embargo, si vemos las utilidades que les reguló el Catastro, se sitúan en cifras similares a las vistas para otros territorios, por lo que el poder de los mismos radica en la posesión de la tierra. Entre los arrieros maragatos se creará una élite social favorecida por estrategias familiares endogámicas, consolidándose en cada comunidad unas élites, que Rubio Pérez denomina «capitalistas o empresarios», en torno a las que muchos arrieros maragatos realizan sus

¹⁴² Rubio Pérez, *Arrieros Maragatos. Poder, negocio, linaje y familia. Siglos XVI-XIX*, 30.

¹⁴³ Laureano M. Rubio Pérez, "Análisis demográfico-social de una comarca leonesa la Maragatería durante el antiguo régimen", *Estudios humanísticos. Geografía, historia y arte*, nº 7, (1985), consultado el 1 de agosto de 2021: 109-134. <http://revpubli.unileon.es/ojs/index.php/ehgha/article/view/6595>.

actividades. El poder de los arrieros, en su afán por hacerse con tierras comunales, generará tensiones, especialmente con los concejos. Pese a ello, queda contrastado el desinterés por la gestión concejil local fuertemente marcada por el Derecho consuetudinario, haciendo valer su hegemonía a través del dominio de la tierra, el negocio y la familia, que en la práctica cotidiana encierra una dimensión mental y cultural. Detengámonos en sus características principales: familia nuclear, de la que llama la atención el apoyo familiar para acceder al estado matrimonial (dotes adelantadas a las hijas y bienes raíces entregados a los hijos en el momento de casarse); independencia física para crear una familia y tener hijos, que constituirán la mano de obra futura, aunque se instalarán en el pueblo del padre del marido, que transmitirá sus saberes, entre los que sobresale la enseñanza del oficio; matrimonios entre parientes cercanos; edad de acceso al matrimonio de las mujeres entre los 20 años y los varones entre los 25; un tamaño mayor de los miembros de hogares con consanguinidad (4,5 frente a 3,2 de las familias campesinas); mayor longevidad; protección del patrimonio a través de estrategias familiares y el uso de pequeños mayorazgos en un sistema igualitario de reparto de la herencia en el que tendrán que utilizar las mejoras permitidas por la ley... En cuanto a la actividad arriera, la Maragatería no será una excepción a las que hemos visto: un sistema agrario precario donde es necesaria la complementariedad del trabajo. Sin embargo, los maragatos usarán los beneficios del transporte para ampliar las explotaciones agrarias, que dirigirán las mujeres.

Continúan en esta década aumentando los estudios antropológicos atraídos por las fiestas y costumbres de la comarca. Destacan las investigaciones de la cultura tradicional y el folklore leonés que realizó Concha Casado Lobato, entre las que se encuentran las referentes a la indumentaria maragata. Su implicación en el área de la Maragatería nos ha legado varios proyectos museísticos, destacando el Batán-Museo de Val de San Lorenzo y el Museo de la Arriería Maragata en Santiagomillas¹⁴⁴.

¹⁴⁴ Véase Isabel Botas Martín, *La Maragatería* (Vigo: Ediciones Cardeñoso, 1990). Concha Casado Lobato, *La indumentaria tradicional en las comarcas leonesas* (León: Diputación de León, 1991); *Batán-Museo, Val de San Lorenzo* (León: Diputación de León, 1998).

En el siglo XXI se prolongan las líneas de indagación de décadas anteriores. Aparecen algunas publicaciones con un objetivo más didáctico, como las contribuciones de Miguel Peña Sanz sobre la relación entre la Maragatería y su estabilidad económica, a través de cuestiones como la actividad profesional, los campesinos y artesanos o los asalariados. Asimismo, manifiesta los límites de la documentación¹⁴⁵. En el ámbito de la actual Castilla-León, durante los años transcurridos del presente siglo han proliferado aportaciones procedentes de disciplinas emergentes, como la gestión patrimonial o la etnoarqueología. Algunas novedades han continuado líneas de indagación precedentes y están contribuyendo a un mejor conocimiento de las dinámicas del transporte desde la historia local, como el estudio sobre el municipio leonés de Sajambre, y a profundizar en otros temas, como la indumentaria, desde un enfoque museístico¹⁴⁶.

Otra de las cuestiones que han ocupado la investigación historiográfica ha sido la arquitectura maragata, indisolublemente ligada a la actividad del transporte. Aunque es posible que los investigadores se hayan sentido muy atraídos por las casas más ricas. Seleccionamos esta descripción por lo detallada de la misma y por recoger aspectos de organización espacial vinculada a la producción (transporte y agricultura) y aspectos reproductivos e, incluso, el mobiliario y otros elementos que constituyen la casa.

¹⁴⁵ Miguel Peña Sanz, "Maragatería: protocolos perdidos, o los avatares de un archivo", *Argutorio: revista de la Asociación Cultural "Monte Irago"*, nº 6 (2001): 30-31. En dicha revista bajo el título "Maragatería: Los arrieros y la estabilidad económica de la comarca" publica durante la década siguiente diferentes trabajos. En este campo de divulgación histórica, también encontramos otros autores como Olegario Pérez Arija, "Maragatos, habitantes de las tierras de Astorga en el siglo XVIII", *Argutorio: revista de la Asociación Cultural "Monte Irago"*, nº 34 (2015): 58-64.

¹⁴⁶ Pablo Alonso González, *Etnoarqueología y gestión del patrimonio cultural. Maragatería y Val de San Lorenzo* (León: Universidad de León, Servicio de Publicaciones); Elena E. Rodríguez Díaz, "Carreteros y arrieros de Sajambre. El intercambio de mercancías en la montaña oriental leonesa (SS. XVI-XVIII)", *Estudios Humanísticos. Historia*, nº 14 (2015): 39-71; Ana Guerrero Melguizo y Américo López Frutos, *Traje Maragato* (Madrid: Ministerio de Cultura-Museo del Traje, 2009).

Todas las dependencias están distribuidas alrededor de un patio cuadrado o rectangular. La zona de viviendas y almacenes del tráfago arriero es de dos plantas y llena, en ángulo, toda la zona Noroeste de la edificación. La planta superior está toda ella destinada a vivienda y tiene siempre una galería orientada al S. E. (máxima insolación), a la que se sube por escalera desde el patio. Rara es la casa con escalera interior. Toda casa maragata de arriero tiene doble entrada, una para mulos y personas, y otra para los animales e instrumentos de labranza. La puerta destinada a las personas era amplia y por lo general en arco; adornada con un pequeño tejadillo o tejeroz en saliente; puertas de madera con llamadores y cerradura de hierro forjado en artísticas formas de animales. A uno de los lados de la puerta existe siempre un poyo de piedra destinado a facilitar la subida a las caballerías. Los patios, empedrados con arte. No toda la planta baja de la zona destinada a vivienda tenía habitaciones; junto a la «camareta» o dormitorio de verano estaba el comedor, con fuerte mesa de roble. En el ángulo N. O. de la casa, la cocina que solía ocupar las dos plantas. Junto a ella el «patio de dentro» similar al andén y los almacenes de nuestras estaciones de ferrocarril; estaba también empedrado y tenía un poyo a todo lo largo de la pared con objeto de que pudiera descargar sobre él fácilmente las mercancías transportadas por los mulos. Para llegar a este «patio de dentro», en la planta baja de la zona edificada, el arriero tenía que atravesar el gran patio de la casa. «Patio de dentro» y puerta de entrada para las personas estaban, por lo general, enfrente, separadas por el patio grande. Existía además en esta planta baja de la zona destinada a vivienda un almacén, con rampa, un pequeño foso y ganchos en las vigas del techo para colgar mercancías. La cocina —en pleno ángulo N. O. de la casa por lo general— era amplia, de alto techo, pues ocupaban, según hemos dicho, dos plantas: a la altura de la primera planta una galería interior que permitía alcanzar las conservas colgadas del techo; enorme campana sobre el fuego del hogar, en un ángulo de la cocina; cercada con tablas, la cama de algún criado del arriero. La zona de la casa arriera destinada a

la labranza cerraba los otros lados del patio; tenía una sola planta con cuadras para los bueyes, cabras, ovejas 7 cerdos. A veces una tapia.¹⁴⁷

La casa arriera ha continuado llamando la atención, sobre todo de la disciplina arquitectónica. Distinguimos los estudios de José Luis García Grinda, José María Luengo y Martínez o Javier López Sartre, que data el siglo XVII como el comienzo de la adaptación de la vivienda primitiva a las necesidades de la arriería, apareciendo patios con grandes puertas para dar acceso a carros o estructuras para dar sombra¹⁴⁸. En definitiva, un espacio multifuncional agrícola-ganadero, que se desarrolla en torno al patio central o corral que organizaba vivienda, almacenes y cuadras. Sin embargo, a pesar del interés arquitectónico y la admirada singularidad tipológica que presentan, como dice Margarita M. Birriel «la casa es arquitectura, pero también y, ante todo, familia»¹⁴⁹. Pese al interés despertado, no se ha atendido en profundidad al mobiliario ni a quiénes y cómo ocupaban los diferentes espacios.

Es preciso recordar que, aunque se las denomine *casas maragatas*, no todos los arrieros de la Maragatería contaban con esta tipología tan característica, símbolo, por un lado, de riqueza y, por otro, exponente de la pluriactividad en un espacio dinámico que evoluciona para adaptarse a la pluriactividad económica de la comarca. Incluso se dice que las casas de los labradores se construían con maderas, sin tejas... lo que no ha permitido su conservación. Reiterar, que los arrieros maragatos son ante todo labradores y que, aunque se sitúen económicamente en un escalafón superior al campesinado, la diversidad entre ellos también es notable, desde pequeños y medianos arrieros, a las élites. Sobre ello,

¹⁴⁷ Luis Martín Galindo, "Arrieros maragatos en el siglo XVIII": 21-23.

¹⁴⁸ José Luis García Grinda, "La casa arriera maragata", *Museo de la Arriería Maragata "Ventura Alonso"* (2000): 65-71; José María Luengo y Martínez, *La arquitectura popular en La Maragatería* (Astorga: Ayuntamiento de Astorga, 1995); Javier López-Sastre, "La casa arriera maragata", *Argutorio: revista de la Asociación Cultural "Monte Irago"*, nº 22 (2009): 52-58.

¹⁴⁹ Margarita M. Birriel Salcedo, "Introducción", en *La(s) Casa(s) en la Edad Moderna*, ed. Margarita M. Birriel Salcedo (Zaragoza: Institución Fernando el Católico-Diputación de Zaragoza, 2017), 10.

Laureano M. Rubio va más allá, pues analiza la casa como signo de posición e identidad. Describe su estructura en relación a los espacios de producción y familia y atiende a los bienes muebles según la mayor o menor capacidad de consumo: indumentaria y ajuar doméstico, joyas, objetos devocionales o de utilidad doméstica, etc., que también cumplen una función cultural en la sociedad maragata.

No podemos finalizar este recorrido sin atender al transporte en la Corona de Aragón¹⁵⁰. Hemos corroborado la escasez de estudios concretos sobre el transporte terrestre en estos territorios. Sin embargo, el crecimiento de la manufactura catalana y del comercio de productos artesanos da lugar a un crecimiento de la arriería. Por ejemplo, Assumpta Muset i Pons estima en el siglo XVIII 51 arrieros y negociantes en Calaf, centrados en la importación de cereales y lanas; y 291 negociantes en Copons, especializados en la exportación de manufacturas, aunque en esta localidad nunca se hable de arrieros. La misma autora atiende en otra publicación al transporte por tierra entre Cataluña y el resto de regiones. Aunque se fije principalmente en los caminos, destaca el estudio sobre el Gremio de «Llogaters de mules» de la ciudad de Barcelona, que se especializó en las diferentes rutas peninsulares. A estos estudios se suman los referentes a la sal en el alto Aragón o los de la minería del hierro y la siderurgia en el sur de la Cordillera Ibérica, entre Castilla y Aragón, en la que los arrieros dependerán de estas fábricas¹⁵¹.

¹⁵⁰ El comercio ha recibido un mayor interés por la investigación. Véase: Máximo Diago Hernando, "Introducción al estudio del comercio entre las Coronas de Aragón y Castilla durante el siglo XIV: Las mercancías objeto de intercambio", *En la España Medieval*, 24 (2001), consultado el 2 de agosto de 2021: 47-101. <https://revistas.ucm.es/index.php/ELEM/article/view/ELEM0101110047A>.

¹⁵¹ Assumpta Muset i Pons, "Els transports per terra entre Catalunya i la resta de regions espanyoles al segle XVIII", *Història, economia i cultura*, n.º.31 (1995): 73-92; "Los arrieros y negociantes del Calaf y Copons y su implantación en el mercado español en el siglo XVIII", *Revista de historia industrial*, n.º 8 (1995): 193-210. Emilio Benedicto Gimeno, *Sierra Menera y la siderurgia tradicional en la cordillera ibérica, siglos XV-XIX*, Tesis doctoral inédita (Zaragoza: Universidad de Zaragoza, 2016). Juan Miguel Domínguez Gómez, *La sal y las salinas de Naval: el oro blanco del Somontano* (Huesca: Instituto de Estudios Altoaragoneses, 2015); del mismo autor véanse los artículos de la revista Serralbo sobre los arrieros.

Esta selección de bibliografía nos proporciona los instrumentos necesarios para comprobar cómo ha sido atendido el transporte terrestre con bestias por la historiografía, cuáles han sido las metodologías y enfoques utilizados y qué territorios han despertado un mayor interés y por qué. Desde que Ringrose definiera el tipo de arriero como un agricultor que complementaba su actividad con el transporte, la historiografía ha aportado mucho sobre esta cuestión, a la que se han sumado los estudios regionales, que han demostrado verdaderas especializaciones en el transporte relacionado con otras actividades mercantiles. La diversidad de perfiles de los transportistas está más que contrastada, y no sólo en la excepcional Maragatería. Sin embargo, salvo Laureano M. Rubio Pérez y Máximo Diago Hernández, son pocos quienes han profundizado en los perfiles de los transportistas más allá de lo que consideramos una discusión ampliamente superada como la pluriactividad. Así, las investigaciones se han concentrado en el propio tipo de transporte y en las principales rutas del comercio, quedando amplios espacios sin estudiar. Tan sólo la Maragatería ha recibido una atención especial y multidisciplinar que, más allá de la historia de una actividad económica, nos sumerge en sus tradiciones, nos describe la arquitectura de sus casas y profundiza en las trayectorias y estrategias familiares.

2.1.2.2. La carretería: entre la colectividad y el silencio

La historia de la carretería está ligada a las infraestructuras y a los privilegios reales. Durante la Edad Moderna alcanzó un notable desarrollo, aunque menor que la arriería, pues estaba condicionada a los caminos de ruedas y a una mayor lentitud. No obstante, el peso y el volumen que podían transportar era mucho mayor. Además, los carreteros contaron, desde el reinado de Isabel I, con una serie de privilegios que perdurarán hasta el final del Antiguo Régimen. Entre ellos, la creación de una institución como la Real Cabaña de Carreteros, con un Juez Conservador a la cabeza y una estructura territorial, que pretendía desagaviar a los carreteros, cabañiles, jabarderos y trajineros del Reino. Pese a

su importancia, es una institución muy poco conocida, habiéndose centrado los estudios en la gran Hermandad de Carreteros Burgos-Soria y en la norma generada. De estos últimos nos ocuparemos en el apartado que hemos dedicado a la justicia.

Hemos titulado este apartado *La carretería: entre la colectividad y el silencio* para subrayar cómo los estudios se concentran en una determinada zona con unos fuertes lazos de colectividad frente al silencio historiográfico de otras zonas, en las que pareciera que por sus caminos de ruedas no se transportase con carretas o que sus carreteros no tuviesen lazos, como los de la comunidad (pueblo), el barrio (ciudad) o el propio oficio, aunque éstos fueran menos visibles. Las investigaciones sobre la carretería se han concentrado principalmente en la Real Cabaña de Carreteros, desde luego sin una profundidad que nos permita a día de hoy conocer realmente la institución en España. Entre estos estudios despuntan los de Adela Gil Crespo, José Tudela y Pedro García Martín, de carácter más didáctico¹⁵². En segundo lugar, se hallan los estudios regionales, como el de Pedro Gil Abad sobre la Hermandad Burgos-Soria o el de Elena E. Rodríguez Díaz sobre los carreteros de Sajambre¹⁵³. Un tercer grupo lo componen los que relacionan la Real Cabaña con los transportistas y el transporte y, por tanto, con las infraestructuras. En él destacan los trabajos de Ringrose, Madrazo o Diago Hernando¹⁵⁴. Como podemos observar, todos enfocan su investigación hacia la institución, la infraestructura o la economía, no mostrando demasiado interés por la historia del trabajo ni por los trabajadores del transporte. Finalmente, otras disciplinas nos aportan informaciones sobre la estructura de

¹⁵² Gil Crespo, “La Mesta de Carreteros del Reino”; Tudela, “La Cabaña Real de Carreteros”; Pedro García Martín, “La Cabaña Real de Carreteros”, *Historia* 16, nº 145 (1988): 115-122.

¹⁵³ Gil Abad, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria*; Rodríguez Díaz, “Carreteros y arrieros de Sajambre. El intercambio de mercancías en la montaña oriental leonesa (SS. XVI-XVIII)”.

¹⁵⁴ Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*; Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850*; Diago Hernando, “Pastores, Carreteros, y Arrieros”.

las carretas y otros aspectos de carácter arquitectónico o etnográfico, que también estudió Gil Abad, como las casas o los trajes¹⁵⁵. Ahondemos en algunas cuestiones.

Adela Gil Crespo en 1957 publica su artículo sobre los carreteros del reino. Aunque la denomina *mesta de carreteros*, asimilándola a la Mesta, no hemos encontrado dicha denominación de *mesta* en la documentación. Si bien son organizaciones similares, no son la misma. A partir de diferentes documentos, describe sus privilegios y las funciones de la carretería, que se concentrarían en Requena, Sexmo de la Sierra, Cuenca, Soria, Burgos, Ciudad Real, Almagro, Toledo, Cartagena, Constantina, Almadén, Chillón, Zafra y Badajoz. También presenta algunos datos sobre los traslados del ganado boyal a los invernaderos para el descanso, cifrando el número de días en 150 al año¹⁵⁶.

Años más tarde, José Tudela profundizaba en la Cabaña Real de Carreteros. Este trabajo nos aporta principalmente una categorización clara de qué es una cuadrilla de carretas. La componían unas treinta carretas servidas por unos seis o siete hombres: mayoral, aperador, ayudante o teniente de aperador, pastero o manadero y dos gañanes. Explica sus funciones principales y la utilidad que les reguló el Catastro de Ensenada en Los Molinos de Salduero (Soria), pero no se ofrecen datos para el mayoral y el manadero. Sin embargo, nos informa de una media de los carreteros algo más alta que la de los arrieros, pero sin que haya una gran diferencia. Así, el mayoral administraba la carretería y se encargaba del negocio, por lo que viajaba a caballo para arreglar los asuntos del servicio. El aperador era quien arreglaba las carretas en el trayecto, siendo ayudado por el teniente de aperador. Les regularon 1.140 reales y 870 reales de utilidad, respectivamente. El manadero cuidaría a los bueyes, especialmente en los pastizales y bebederos, para que no se dispersaran o perdieran. Además, tendría que contar con que no hubiese suficiente pasto y, en ese caso, recurrir a piensos. En cuanto a los gañanes, eran los mozos que ayudaban en

¹⁵⁵ Gil Abad, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria*, 134-139; José Luis Mingote Calderón, "Iconografía y técnicas agrícolas carreteras y carros en España", *Anales del Museo Nacional de Antropología*, 9 (2002): 127-170.

¹⁵⁶ Gil Crespo, "La mesta de carreteros del reino".

todo, especialmente en la carga y descarga. Tudela apunta a que eran algo mayores que los niños y adolescentes que cuidaban las ovejas, pues éstos tenían que desplegar un esfuerzo físico importante. Les regularon 980 reales de vellón¹⁵⁷. Sobre la cuestión, Ringrose se basa en los mismos datos, aunque en vez de *cuadrilla de carretas*, lo llama *convoy*, añadiendo que se trataría de uniones temporales para determinados negocios, volviendo después cada carreta y buey a su propietario que, mientras se realizaba el porte, podía seguir sus labores agro-silvícolas¹⁵⁸.

En el caso de los carreteros, tanto Ringrose como Madrazo, insisten en la estacionalidad, complementando las labores campesinas con las del transporte (entre uno y cuatro meses) de carbón y productos madereros; o los profesionales que complementaban los largos trayectos con los invernaderos en los valles del sur y el oeste. Ante la escasez de pastos y la imposibilidad de alimentarlos de forma estabulada, uno o varios carreteros alquilaban los pastizales para que los bueyes estuvieran en las mejores condiciones para el transporte¹⁵⁹. A este respecto, el trabajo de los carreteros estaba ligado a migraciones estacionales. Durante unos meses residían en sus casas, quizá labrando maderas para realizar diferentes útiles, que luego vendían, y ayudando a las mujeres, encargadas de las labores del campo. La mayor parte del tiempo la pasarían en los caminos y pastos de invierno¹⁶⁰.

Madrazo, acertadamente, comenzó su segundo volumen dedicado al tráfico y los servicios definiendo la tipología de los medios de transporte, tanto de personas (silla de manos, litera, coche de colleras, berlina, calesa, volantes y calesines, cabriolet, tartana, birlocho, landó, galera, faetón, diligencias, etc.), como de mercancías (caballería mayor,

¹⁵⁷ Tudela, "La Cabaña Real de Carreteros".

¹⁵⁸ Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, 80-81.

¹⁵⁹ Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, 67-73. Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, II, 426-429.

¹⁶⁰ Gil Abad, *Junta y hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria*, 174-190.

caballería menor, galeras, carros y carretas)¹⁶¹. Gil Abad también realizará una detallada descripción, con ilustraciones, de las partes de la carreta serrana¹⁶². Por otra parte, Tudela, siguiendo los estudios de Kleinpenning y la propia categorización del Catastro de Ensenada para esa zona, propone la siguiente distinción¹⁶³:

- Carretas de puerto a puerto, que transportaban entre abril y diciembre. El resto del año el ganado pastaba en los invernaderos. Afirma que éstas son las de la Real Cabaña, aunque no hemos encontrado legislación que clasifique a los carreteros a tenor de sus trayectos.
- Carretas churras, que realizaban varios viajes en verano para vender madera.
- Carretas de labranza.

En cuanto a su tecnología, Tudela establece que las carretas de puerto a puerto serían más pequeñas que las churras o de labranza y, posiblemente, más bajas para evitar los vuelcos, y tenían las llantas de madera, lo que se llamaba «recazón». En referencia a la propiedad de las carretas, las de los pinares de Soria y Burgos pertenecían a varios vecinos, habiendo muy pocos que poseyeran una cuadrilla completa. Las nueve localidades carreteras de estas comarcas suman 782 vecinos, de los que 418 tienen 2.356 carretas, situándose la media en cinco por vecino. Para la Corona de Castilla, Madrazo baja este promedio a una horquilla entre 2,80 y 3,62 carros por propietario. En definitiva, no era muy alto el número de carros por propietario, por lo que, aunque hablamos de carreteros muy especializados, habría que ponerlo en relación con otros indicadores¹⁶⁴.

¹⁶¹ Santos Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-2850, vol. II. El Tráfico y los servicios*, 385-398.

¹⁶² Gil Abad, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria*, 136-138.

¹⁶³ Johan Martin Gerard Kleinpenning, *La región pinariega: estudio del noroeste de Soria y sudeste de Burgos* (Groningen: Druk V.R.B. Kleine der A 3-4, 1962). Véase la edición revisada: *Los pueblos pinariegos típtico geográfico-histórico del noroeste de Soria y sudeste de Burgos* (Soria: Diputación de Soria, 2014). Tudela, “La Cabaña Real de Carreteros”, 358-359.

¹⁶⁴ Tudela, “La Cabaña Real de Carreteros”, 383-384. Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850, vol. 2. El Tráfico y los Servicios*, 427.

Referente a los utillajes, de gran interés y detalle es el artículo de Ricardo Córdoba de la Llave y Pilar Hernández Íñigo, en el que encontramos una cuidada descripción de los objetos usados para el transporte terrestre en la Baja Andalucía del siglo XVI. Esparto para sogas, espuertas, esportones o esportillos; mimbre para canastas o cestos; telas para alforjas, costales o talegas; pieles para odres o lúas; cerámica para vasijas o tinajas. Y así un exhaustivo recorrido por cada uno de los aparejos y contenedores para el transporte hasta llegar a la carreta, cuyas características para Andalucía son similares a las del resto, a excepción del material usado predominantemente, la encina¹⁶⁵.

Sobre las organizaciones, como ya hemos dicho, Ringrose afirma que la primera Hermandad de Carreteros fue la de Granada y Murcia. Una afirmación que no se sustenta, pues, hasta el momento, no se ha podido documentar ningún tipo de organización constituida en estos territorios similar a la Junta y Hermandad de Burgos-Soria. Sobre el gobierno de los Carreteros, explicó a grandes rasgos sus características, no obstante, sus informaciones deben matizarse de acuerdo con los trabajos que van apareciendo. Sobre la cuestión, Madrazo añade que eran los privilegios los que les ataban al control del gobierno, pudiendo éste, incluso, monopolizar los servicios¹⁶⁶.

En el año 1983 se publica la monografía sobre la *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria*, resultado de la tesis doctoral de Pedro Gil Abad. Hasta esa fecha eran casi inexistentes los estudios sobre el transporte en España y, más en concreto, sobre la Carretería (más allá de los señalados de Kleipenning, Tudela y Gil Crespo o el de Gascón, para Alcadia, en el que trata el transporte entre Almodóvar del Pinar y el Valle de Alcadia), poco se sabe¹⁶⁷. Aunque centrada en los territorios de dicha Junta y Hermandad,

¹⁶⁵ Ricardo Córdoba de la Llave y Pilar Hernández Íñigo, "El utillaje de los transportes en la Andalucía del descubrimiento", *Historia. Instituciones. Documentos* 30, n.º. 30 (2003): 159-80.

¹⁶⁶ Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, 124-143; Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850, vol. 2. El Tráfico y los Servicios*, 439-330.

¹⁶⁷ Francisco Gascón Bueno, *El Valle de Alcadia durante el siglo XVIII* (Ciudad Real: Diputación de Ciudad Real y Ayuntamiento de Puertollano, 1978).

presenta una primera parte de características generales. Así, las tres organizaciones de carreteros más importantes se concentraban en Burgos, Soria, Ávila (Sierra de Gredos) y Cuenca. Unos territorios con similares características orográficas y estructuras socioeconómicas. Ubicará su estudio en la comarca de Pinares Burgos-Soria, que comprendía los pueblos de la Hermandad de Carreteros de «La Sierra». No se dispone de los documentos de su constitución, pero sí se puede afirmar que, antes de la constitución de la Real Cabaña de Carreteros del Reino, ya hay testimonios sobre la Hermandad, que quedaba integrada en un organigrama jurídico-administrativo con cuatro niveles diferentes: el del reino, el de la provincia, el de la comarca o el de la comunidad carreteril, y los concejos de pueblos carreteros. Por primera vez se realiza un esquema que nos ayuda a comprender el entramado administrativo-judicial cuyo origen, según Gil Abad, radicaría en los alcaldes de adelantamiento del siglo XVI.

Al igual que con la casa arriera maragata, también las casas pinariegas estuvieron marcadas por el servicio de transporte de maderas y adobe. Gil Abad describe sus partes principales, destacando su original cocina. También repasa en los trajes característicos, aportando información sobre la indumentaria de las mujeres para ir al trabajo del campo o a las ciudades y pueblos cercanos, con la denominada «falda de carro». El resto de atuendo era semejante al traje de serrana. En cuanto al varón, detalla su vestimenta, con pantalón de pana, faja negra, blusa a cuadros, alpargatas con cinta negra, boina y pañuelo al cuello. Descripciónes que también realiza de las partes de la carreta serrana y los cambios sufridos a lo largo del tiempo, para concluir proponiendo una carga aproximada de las mismas de entre 1.150 a 1.700 kg. Sus precios variaban, siendo la media más común en el siglo XVIII de 15 a 20 maravedíes.

Si algo caracterizó a los pueblos de la Hermandad fue su estrecha relación con la producción de sus pinares, es decir, la producción maderera de la zona, que sería imprescindible para la construcción y el despegue de la manufactura. Asimismo, otros productos importantes fueron los betunes fabricados en Quintanar.

En cuanto a la composición de la cuadrilla, coincide con autores ya mencionados: 25-30 carretas conducidas por 6-7 carreteros, con funciones específicas. En los contratos se puntualiza, además, la propiedad de las carretas, que era múltiple. Bastantes hijos de los propietarios ocupaban diferentes puestos, como aperadores o gañanes, así aprendían el oficio. Uno de los propietarios solía ejercer de mayoral, pero, si no iba en la expedición, nombraba a alguien de confianza y con conocimiento, pues sobre él recaía la mayor responsabilidad.

Gil Abad realizó el estudio económico de una carretería a partir de los datos del Catastro de Ensenada: cada carreta por un quinquenio producía unos 550 reales de vellón en San Leonardo y entre 500 y 536 reales en Hontoria, por lo que si una carretería la componen 30 carretas el producto total alcanzaría unos 16.500 reales de vellón. Calculó los gastos de una carretería, que ascendían a 12.070 reales sumando el personal, la manutención de seis criados en 300 días, el reemplazo de diez novillos al año, restando los ocho bueyes viejos que venden, el pasto de invernaderos para 90 bueyes, el reemplazo de una media de 6 carretas al año y el arreglo de otras 30 carretas y, finalmente, los portazgos. El valor de una carretería completa con 90 bueyes, 30 carretas, los aperos (cebicas, morricones, chavetas, yugos, sebo, sogas, cinchas, subeos, coyundas, melenas, cordiles), sacos y costales, caballo del mayoral, tres pollinos, comederas, jaulas, arquitas, cencerros... ascendía a 67.425 reales de vellón¹⁶⁸.

Por su parte, Concepción Camarero Bullón, a partir de los diferentes niveles documentales del Catastro de Ensenada, para las localidades de la Sierra de la Demanda, anota que las carretas de larga distancia tenían una temporada activa de seis o siete meses comenzando en la primavera. Una vez avanzado el otoño se retiraban a las dehesas, quedando ocupados en la labranza y la artesanía, principalmente construcción de carretas y enseres de madera, dando paso el trabajo de pastores (boyeros y guiteros), que se encargaban del cuidado del ganado en las dehesas. La colectividad se refleja en la formación

¹⁶⁸ Gil Abad, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria*, 148-164.

de cuadrillas de 25-30 carretas. Las cuadrillas quedaban constituidas, habitualmente, por la asociación de varios propietarios. En cuanto a la propiedad de cada una de las carretas, compuesta por un carro y tres bueyes, se podría tener solamente una parte de la misma¹⁶⁹.

En definitiva, el territorio castellano en la Edad Moderna estaba salpicado de bueyes, carretas y carreteros, ligados a los caminos de ruedas y a la producción, especialmente de madera que, además de ser útil para la fabricación de la carreta, se usaba para otros utensilios o se transportaba en bruto para venderla, generando ya en el siglo XIV un comercio constante entre las localidades pinariegas de Soria y el reino de Aragón. La demanda provocaría que pronto comenzaran a transportar otras mercancías. También se amplía el radio de acción de las cuadrillas a las medias y largas distancias. Sin embargo, como ya hemos señalado, no todas las carreterías evolucionan de la misma forma, pese a que los estudios de las tierras de Pinares, entre Burgos y Soria, por la importancia de su Hermandad, nos induzcan a pensar lo contrario. En cuanto a los carreteros, sus hogares y economías, poco sabemos. Pasaban largas temporadas trabajando fuera y, cuando llegaba el frío, se veían abocados a migrar hacia las dehesas de invierno, alejadas de sus hogares. Para ello no era necesaria la mano de obra de toda la cuadrilla, por lo que muchos permanecían en sus localidades ejerciendo otras actividades, como hemos dicho. Una buena síntesis de este proceso es la que publicó Máximo Diago Hernando en 2004, donde señalaba la existencia de diferencias socioeconómicas entre los propios carreteros. Una idea interesante para que no se vea a los transportistas como un grupo homogéneo y de iguales características, sino como un colectivo dinámico, diverso y cargado de desigualdades en su propia estructura. Además, al contrario de muchos arrieros, que complementaban el transporte con el comercio, los carreteros solían prestar servicios a terceros, siendo los

¹⁶⁹ Camarero Bullón, *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada*, 633-638.

encargados de la salida de la producción lanera hasta los puertos del Cantábrico. También transportaban hierro, sal, cereales, carbón, etc.¹⁷⁰.

Sobre los carreteros de Madrid en el siglo XVI, Orlín Manuel Duarte Landero estudió esta tipología de transporte, las partes y utillaje de la carreta, la norma expedida por los Reyes Católicos, los caminos y el tipo de mercancía transportada. Defiende el autor que la carreta, como medio de transporte, potenció la economía de la Villa y de todo el territorio peninsular, mejorando los intercambios. No obstante, no podemos estar en acuerdo con algunos de sus argumentos, como que las carretas eran más rápidas que las bestias. La historiografía siempre cita como desventaja del transporte con carretas los caminos y la lentitud¹⁷¹.

Otra de los métodos empleados para la investigación de la carretería ha sido el estudio de las mercancías que se transportan desde un punto de vista económico: carbón, madera, vino, sal, betunes o cereales. Sobre este particular sobresale la aportación Máximo Diago Hernando, quien analizó el aprovechamiento maderero en Castilla a través del comercio de madera transportada por carreteros. Un servicio que aumentó en la Edad Moderna por el traslado de la capitalidad a Madrid, cuyo abastecimiento debía ser garantizado, a lo que cabría añadir la demanda del transporte de diferentes productos (como las lanas) hasta los puertos del Cantábrico y el Mediterráneo para su exportación, aunque este tipo de transporte no llegaría al mismo puerto por las condiciones de las vías, por lo que habría que articular un transporte mixto. No sólo transportaban las lanas

¹⁷⁰ Máximo Diago Hernando, "Pastores, Carreteros, y Arrieros", *Medievalismo*, nº 13-14 (2004): consultado el 2 de septiembre de 2021: 219-227. <https://revistas.um.es/medievalismo/article/view/51271>. Véase también: Juan Bravo Lozano, *Montes para Madrid. El abastecimiento de carbón vegetal a la villa y corte entre los siglos XVII-XVIII* (Madrid: Caja de Madrid D.L., 1993). A través de protocolos notariales cobran protagonismo los carreteros de la comarca de Pinares de Soria y Burgos en el transporte de este producto. Y Máximo Diago Hernando y Miguel Ángel Ladero Quesada, "Caminos Y Ciudades En España De La Edad Media al Siglo XVIII",

¹⁷¹ Orlín Manuel Duarte Landero, "Los Carreteros en la Villa de Madrid en el siglo XVI", *Revista de las Ciencias Sociales*, vol. 4, nº 4, (2018): 35-50.

lavadas, sino también las sucias desde los lugares de esquileo hasta los lavaderos, atravesando en muchas ocasiones grandes distancias. En este contexto, su desarrollo se vio afectado por la demanda de la Corona para atender el avituallamiento de los ejércitos, una práctica legal que condicionaba sus privilegios. Esta contrapartida, aunque remunerada (en muchas ocasiones con retraso), se interponía en los portes comprometidos por los carreteros y el devenir diario del servicio. En cuanto a los perfiles de estos carreteros, nadie ha profundizado sobre sus hogares o riqueza, por ejemplo, realizando los análisis a partir de número de carretas y animales de tiro que se anotan en el Catastro de Ensenada. Como hemos visto, sabemos que con estos datos la desigualdad entre los carreteros de las zonas Burgos-Soria era patente. Mientras la media de carretas por propietario se situaba en 5, había quienes poseían una veintena y quienes sólo poseían una. También se han anotado algunos grandes carreteros, como Pedro Jerónimo Pérez, vecino de Salcuero, con 58 carretas de puerto a puerto. Los demás se asociaban para prestar los servicios. Diago Hernando se sumerge en los protocolos notariales sorianos, principalmente testamentos e inventarios *post mortem*, para ampliar el conocimiento de sus perfiles. Concluye que muy pocos llegaron a convertirse en grandes empresarios a pesar del gran esfuerzo que suponía ausentarse de sus hogares buena parte del año. Otra cuestión importante, que enfatiza el autor, es la de la financiación de los viajes. Argumenta que tendrían que realizar los desembolsos antes de recibir el pago de sus servicios. A esto se une que deberían pagar las dehesas para los pastos de invierno y reponer los bueyes, como hemos visto anteriormente. Todo ello provocó que acudiesen a préstamos a corto plazo, que se concentraban durante los meses de invierno, en los que el clima no permitía el transporte, y los de primavera, en los que había que adelantar el dinero para comenzar los portes. Una vez cobrados dichos servicios, ya en verano, estos préstamos serían devueltos¹⁷².

Continuando con el intercambio de mercancías como línea de investigación, Elena E. Rodríguez Díaz en 2015 publica un estudio sobre la localidad leonesa de Sajambre, en el

¹⁷² Diago Hernando, “Un modo de vida basado en el aprovechamiento maderero en la Castilla del Antiguo Régimen: Comercio de madera y carretería en los Pinares de Soria-Burgos (Siglos XIII-XVIII)”

que se centra en las infraestructuras del camino, las rutas comerciales, los medios de transporte y las mercancías. Coincide con sus antecesores en que la poca productividad de la tierra forzó a importar productos, viéndose los agricultores forzados a complementar su actividad económica con otras, como el transporte. La autora constata la presencia de las mujeres en las carreterías de larga distancia, concretamente en Segovia en 1660, pero no conocemos su función dentro de la carretería ni las motivaciones del viaje, por lo que no deja de ser una referencia anecdótica. Muchos vecinos sajambriegos poseían un carro que arrendaban, como también consta el alquiler de bestias de carga. Acudir a Tierra de Campos para aprovisionar el vino y los cereales fue la actividad principal desde el siglo XVI, combinada con los portes de otros productos, adquiridos en Asturias para su venta en la Meseta (madera, almagre, manteca, pescado...) y viceversa (especias, hierro, cerámica, sal, cereal...). La autora detalla que, aunque el territorio no era el mejor para el cultivo, sí lo era para los bosques y, por tanto, para el aprovechamiento forestal. El trabajo de la madera en estas tierras era conocido desde antiguo y regulado por el Derecho consuetudinario, ocupando a muchos de los vecinos, especialmente en el periodo invernal, registrando en la 32ª pregunta del Interrogatorio del Catastro de Ensenada que todos los vecinos del municipio se dedicaban a la fabricación de carros y ruedas, que llevaban a vender a Castilla¹⁷³.

Sobre el transporte de vino con bestias o con carretas hay un trabajo referente a Jerez de la Frontera, que analiza el transporte de la bebida, sus fases productivas y su almacenaje. Presenta los contratos para el transporte de los mostos y los precios del transporte de las botas, tanto llenas como vacías, así como la repercusión del coste del transporte en el coste total de la producción¹⁷⁴. Para la Tierra Llana de Huelva, se tiene

¹⁷³ Rodríguez Díaz, "Carreteros y arrieros de Sajambre. El intercambio de mercancías en la montaña oriental leonesa (SS. XVI-XVIII)".

¹⁷⁴ Javier Maldonado Rosso, "El transporte de los vinos de Jerez en su fase productiva (segunda mitad del siglo XVIII)", *Bajo Guadalquivir y Mundos Atlánticos*, nº 2 (2020), consultado el 30 de octubre de 2020: 110-31. <https://doi.org/10.46661/BAJOGUADALQUIVIRMUNDOSATL.5323>.

constancia de las líneas de carretas que se formaban para el traslado del mosto, vino, vinagre y aguardiente, que dejaron su impronta en las diferentes ordenanzas municipales que regulaban el tráfico de carros y carretas por sus jurisdicciones. Botas, pipas, cuarterolas, barriles y pipotes se usarían para transportarlo¹⁷⁵.

Con un enfoque innovador que conecta la salvaguarda y puesta en valor del patrimonio con la historia de la Real Cabaña, Jesús Moreno Arriba estudia la Real Cabaña de Carreteros como patrimonio histórico-cultural inmaterial de las tierras de El Barco, Piedrahíta y Alto Gredos Norte en el siglo XVI, siendo las actividades agrícolas, ganaderas y silvícolas las más importantes. Esta última, estrechamente ligada a la madera de pino. Configuraría el transporte con carretas un modelo de vida en esta zona que constituye un valor patrimonial¹⁷⁶.

2.1.2.3. Género, Mujeres y Trabajo en el transporte

Las investigaciones sobre género, mujeres y trabajo han ocupado la investigación en España desde hace tiempo, incluso adentrándose en espacios considerados privados, como los de la casa. En los últimos treinta años ha habido una gran producción que no procede

¹⁷⁵ Luis Biedma Pérez, “Algunos aspectos sobre el mundo del vino en la Tierra Llana de Huelva en la primera mitad del siglo XVIII”, *Huelva en su historia*, nº. 14 (2018), consultado el 30 de octubre de 2021:97-116. <http://dx.doi.org/10.33776/hh.v14i14.3427>.

¹⁷⁶ Jesús Moreno Arriba, “La Real Cabaña de Carreteros: la edad de oro de la actividad comercial en la Sierra de Gredos (Ávila, España)”, *Progressus. Rivista di Storia - Scrittura e Società, de la Universidad de Siena (Italia)*, Año V, nº 1 (2018): consultado el 23 de julio de 2021: 77-100. <https://www.rivistaprogressus.it/wp-content/uploads/Progressus-n-1-2018.pdf>. Véase también: Jesús Moreno Arriba, *El Alto Tormes: transformaciones recientes en la comarca de El Barco (Ávila) y perspectivas de desarrollo sostenible en un área de la Sierra de Gredos*, Tesis doctoral inédita (Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2010), 257-281.

aquí enumerar con detalle¹⁷⁷. Valgan como ejemplos la reciente tesis doctoral de Maribel Díez Jiménez sobre la economía femenina en el siglo XVI de las comarcas de Guadix y Baza¹⁷⁸; o para el XVIII en La Mancha, los trabajos de Carmen Sarasúa sobre las tasas de actividad femenina¹⁷⁹; o los de Ofelia Rey Castelao sobre el trabajo de las mujeres migrantes¹⁸⁰. A éstos se unen los trabajos de Mónica Bolufer sobre las concepciones del trabajo en la Ilustración¹⁸¹ y los de Luis Garrido González sobre la tasa de actividad

¹⁷⁷ Sobre historiografía del trabajo de las mujeres nos remitimos al capítulo primero de la Tesis Doctoral de Maribel Díez Jiménez, *Mujeres y economía en la Edad Moderna: las tierras de Guadix y Baza (1482-1571)*, Tesis Doctoral (Granada: Universidad de Granada, 2020), consultada el 1 de agosto de 2021, 26-47. <http://hdl.handle.net/10481/64650>, y al trabajo de Ofelia Rey Castelao, “El Trabajo de las Mujeres Rurales en la España Moderna. Un Balance historiográfico, 1994/2013”, *Revista de Historiografía* (RevHisto), n.º. 22 (2015): consultado el 7 de septiembre de 2021: 183-210. <https://e-revistas.uc3m.es/index.php/REXHISTO/article/view/2651>.

¹⁷⁸ Maribel Díez Jiménez, *Mujeres y economía en la Edad Moderna: las tierras de Guadix y Baza (1482-1571)*.

¹⁷⁹ Sobre el trabajo de las mujeres en La Mancha, véanse: Carmen Sarasúa “La industria del encaje en el Campo de Calatrava”, *Arenal: Revista de historia de mujeres*, vol. 2, n.º. 2 (1995): 151-174; y “Women’s work and structural change: occupational structure in eighteenth-century Spain”, *The Economic History Review*, vol. 17, n.º. 2 (2019), consultado el 1 de septiembre de 2021: 481-509. <https://doi.org/10.1111/ehr.12733>.

¹⁸⁰ Sobre mujeres, trabajo y migraciones un último estado de la cuestión lo aporta Ofelia Rey Castelao en su monografía recientemente publicada, *El vuelo corto. Mujeres y Migraciones en la Edad Moderna*.

¹⁸¹ Mónica Bolufer Peruga, “Actitudes ante el trabajo femenino en el siglo XVIII”, en *El trabajo de las mujeres, pasado y presente: Actas del Congreso Internacional del Seminario de Estudios Interdisciplinarios de la Mujer*, coords. Dolores Ramos Palomo, María Teresa Vera Balanza, Vol. 1 (Málaga: Diputación de Málaga y Universidad de Málaga, 1996), 215-226.

femenina en Laujar de Andarax y Úbeda¹⁸². Ya referidas al reino de Granada, contamos con las aportaciones de Margarita M. Birriel Salcedo, que se ha ocupado del trabajo en diversos momentos y de las jefaturas femeninas, como han investigado también Sara Cruz y Daniel Maldonado¹⁸³; y del género y los espacios domésticos¹⁸⁴. De igual forma, Cristina

¹⁸² Luis Garrido González, “La tasa de actividad femenina en el siglo XVIII en dos municipios andaluces: Laujar de Andarax (Almería) y Úbeda (Jaén)”, *Investigaciones de Historia Económica = Economic History Research*, vol. 12, nº 3 (octubre, 2016), consultado el 12 de agosto de 2021: 144-153. <https://doi.org/10.1016/j.ihe.2015.08.001>; “Los tratos del trabajo en la industria textil de la Andalucía de mediados del siglo XVIII: Laujar de Andarax (Almería) y Úbeda (Jaén)”, *Documentos de trabajo de la Asociación Española de Historia Económica*, nº 16 (2016); “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*, nº 50, e091 (2019), consultado el 19 de agosto de 2021. <https://doi.org/10.24215/23468971e091>; “El trabajo de la mujer en Andalucía: el caso de Úbeda (1752)”, *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses* (2017): 285-325.

¹⁸³ Sobre Jefaturas de Hogar femeninas en el siglo XVIII: Margarita M. Birriel Salcedo, “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*, nº 31 (2019), consultado el 18 de agosto de 2021: 57-82. <https://www.cehgr.es/revista/index.php/cehgr/article/view/235>; “Jefaturas de hogar femeninas en la ciudad de Granada (1752). I: Caracterización demográfica del hogar”, en *Estudios en homenaje al profesor José Szmolka Clares*, coords. Antonio Luis Cortés Peña, Miguel Luis López-Guadalupe Muñoz, y Francisco Sánchez-Montes González (Granada, Universidad de Granada, 2005), 591-604; Sara Cruz Cárdenas, “Jefaturas de hogar femeninas en el Albaicín de Granada (1752)”, *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, nº 31 (2019), consultado el 15 de agosto de 2021: 41-56. <https://www.cehgr.es/revista/index.php/cehgr/article/view/234>; Daniel Maldonado Cid, “Mujeres al Frente del Hogar: Familia y Desigualdad en el Sur de la Intendencia de Granada a fines del Antiguo Régimen”, *Baetica, estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, nº. 39 (2019), consultado el 1 de agosto de 2021: 189-218. <https://doi.org/10.24310/BAETICA.2019.v0i39.7387>. Véase también el referente a León, María José Pérez Álvarez, “Mujeres y jefatura del hogar en el mundo rural leonés durante la Edad Moderna”, *Cuadernos de Historia Moderna*, nº 38 (2013), consultado el 1 de septiembre de 2021: 15-39. https://doi.org/10.5209/rev_CHMO.2013.v38.42634.

¹⁸⁴ Margarita M. Birriel Salcedo, “Espacio y género en la Edad Moderna. Retos, problemas y logros de la investigación”, en *Mujeres e historia*, VV.AA (eds.), (Valladolid: Universidad de Valladolid: 89-120); “Género y espacio doméstico: la casa rural en el siglo XVIII”, en *Arquitectura y mujeres en la historia*, coord. María Elena Díez Jorge (Madrid, Síntesis, 2015), 305-339.

Segura Graíño cuenta con varias publicaciones sobre los trabajos de las mujeres en el siglo XVIII, entre ellas una referida a Andalucía¹⁸⁵.

Sin embargo, la problemática sobre mujeres y transporte terrestre de mercancías no ha estado ni está en las conversaciones, en gran medida porque no dejaron un rastro nítido en la documentación, habiendo que acudir a una documentación diversa que sólo proporciona datos indirectos y poco sistemáticos. No obstante, en toda la bibliografía sobre el transporte, de una u otra forma, siempre están ahí los significados de poder que afloran al analizar las diferencias entre sexo y clase en la propia actividad, sobre todo en un oficio en el que se subraya el binomio: transportista, varón / ámbito doméstico, mujer.

Sobre la dedicación de los hogares al transporte tenemos constancia, a través de la documentación, de que las viudas serían las propietarias de ganado y las carretas, pero el oficio sería desarrollado por los varones del hogar, ya fuesen hijos o criados. Lo mismo ocurriría con las jefas de hogar femeninas en la comarca de la Maragatería, aunque en este aspecto los marcadores de género y clase son muy significativos en cuanto a la aportación de la riqueza a los hogares, la reproducción y la familia. Esto no quiere decir que no se hayan registrado algunas mujeres transportistas¹⁸⁶.

Respecto de la carretería, hasta la fecha no se han podido documentar mujeres en dichas cuadrillas, lo cual se acomoda con la cultura de la época, que consideraba inadecuado el que las mujeres viajaran en cuadrillas masculinas. En la Hermandad Burgos-Soria sí se han registrado propietarias de bueyes y carretas, aunque con toda probabilidad no serían ellas las que transportaran. De los 1.067 propietarios de carretas de quince localidades de la Hermandad de Carreteros Burgos-Soria (no contamos con los datos de Molinos de

¹⁸⁵ Véanse: Cristina Segura Graíño, "El trabajo de las mujeres a fines del siglo XVIII en Andalucía", en *Herederas de Clio: mujeres que han impulsado la Historia. Homenaje a María Victoria López-Cordón Cortezo*, coords. Gloria Ángeles Franco Rubio, María Ángeles Pérez Samper (Sevilla: Mergablum), 515-530.

¹⁸⁶ La profesora Ofelia Rey Castelao ha registrado algunas arrieras, como la del vino Catalina Alfaro, que trajinaba con pleno consentimiento de su marido ausente. En *El vuelo corto. Mujeres y migraciones en la Edad Moderna*, 390.

Salduero), con un total de 4.607 carretas, tan sólo aparecen como propietarias femeninas 108 (11,23%), que poseen un total de 413,5 carretas (8,08%). Ninguna posee una carretería completa, de hecho, sólo 22 propietarios cuentan con una carretería completa, agrupando el 15,9% del total de las carretas. De las mujeres propietarias, apenas 9 tienen diez o más carretas, siendo 27 el máximo, propiedad de Ana Rexas Navarro, vecina de Aldea del Pinar, seguida de María Barrio, vecina de Casarejos, con 20. La mayor frecuencia se situará en 1-5 carretas, agrupando al 81%, un porcentaje ligeramente superior al total (73%); con 6-10 carretas al 15% (del 11% total) y con más de 10 carretas al 4% (del 16%). Es necesario analizar la documentación de Ensenada y otra documentación (protocolos notariales, registros parroquiales...) para conocer las características de estas mujeres propietarias.

En cuanto a las mujeres de la carretería, Pedro Gil Abad afirma que, cuando el varón se desocupa de la carreta y los bueyes acuden a las dehesas en el invierno, sus tareas principales consisten en ayudar en la labranza a la mujer, preparar leña para todo el invierno y cortar la madera necesaria para la construcción y arreglo de carretas¹⁸⁷.

¹⁸⁷ Gil Abad, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria*, 175.

**Tabla 2.1. Mujeres propietarias de carretas en las localidades de la Hermandad
Burgos-Soria (1753)**

Localidad	Vecinos	Total propietarios de Carretas	Mujeres Propietarias de Carretas	%	Total de Carretas	Carretas propiedad de mujeres	%
Palacios de la Sierra	200	121	11	9,09%	363	19	5,23%
Vilviestre del Pinar	158	72	8	11,11%	392	43	10,97%
Quintanar de la Sierra	150	90	1	1,11%	374	12	3,21%
Canicosa de la Sierra	114	77	9	11,69%	759	28,5	3,75%
Regumiel de la Sierra	10	6	2	33,33%	10	6	60,00%
Hontoria del Pinar	166	110	16	14,55%	703	57	8,11%
Aldea del Pinar	74	99	12	12,12%	498	41,5	8,33%
Navas del Pinar	79	67	8	11,94%	253	22	8,70%
Duruelo de la Sierra	73	50	10	20,00%	177	36	20,34%
Covalada	204	97	6	6,19%	315	11,5	3,65%
Molinos de Salduero	116	62	-	-	872	-	-
San Leonardo	112	54	8	14,81%	243	34	13,99%
Arganza	27	15	1	6,67%	36	1	2,78%
Navaleno	60	33	5	15,15%	133	26	19,55%
Casarejos	97	49	6	12,24%	255	47	18,43%
Vadillo	40	22	5	22,73%	96	29	30,21%
Totales	1670	1024	108	11,23%	5079	413,5	8,98%

Fuente: Datos del Catastro de Ensenada (1753). Elaboración propia a partir de las tablas de Gil Abad, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria*, 181-192.

Las mujeres de los hogares arrieros de la Maragatería se encargaban de las actividades agropecuarias, para lo que contarían con jornaleros, en lo que Laureano M. Rubio Pérez llamó un matriarcado temporal condicionado por estrategias familiares concretas¹⁸⁸. Igualmente estudió la riqueza que los cónyuges aportan al matrimonio y la dote adelantada, en una estrategia familiar bien definida. Las relaciones de poder en la Maragatería condicionan un sistema endogámico de protección patrimonial. En este aspecto, las mujeres de la Maragatería accederán a un matrimonio supeditado a cierta sumisión familiar y quedarán sujetas, no sólo al esposo sino a la comunidad arriera, que vigilará aspectos como la fidelidad y el luto. Cuestiones que no hemos documentado en el sur por razones principalmente de clase y la no pertenencia a un grupo más o menos organizado.

Las mujeres maragatas tendrán un doble objetivo añadido: perpetuar el apellido y los linajes familiares, de ahí la necesidad de acceder jóvenes al matrimonio, en edad reproductiva, para poner en marcha una unidad familiar capaz de mantener las relaciones en la comunidad y potenciar la explotación agraria y comercial.

Ahora bien, aunque ellas no sean transportistas, es indudable que la ocupación carretera o arriera del marido, ausente con frecuencia, transfiere a la esposa el ejercicio de la jefatura de la casa, la explotación de la tierra o el control de cualquier otra actividad económica *in situ*. En definitiva, se visibiliza aún más el rasgo propio de la economía familiar en la Edad Moderna del doble proveedor¹⁸⁹.

¹⁸⁸ Rubio Pérez, *Arrieros Maragatos. Poder, negocio, linaje y familia. Siglos XVI-XIX*, 85 y 105.

¹⁸⁹ María Agren, "Introduction: Making a Living, Making a Difference", en *Making a Living, Making a Difference. Gender and Work in Early Modern European Society*, ed. María Agren (Oxford: Oxford University Press, 2017), 1-23.

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 año¹⁹⁰.

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 en los que se aborde esta dimensión, más allá de un estéril debate sobre público-privado, reivindicando el papel fundamental de las mujeres en la economía de los transportistas.

2.1.3. Los animales del transporte: un horizonte indefinido

Siguiendo la idea de pluriactividad en el transporte, queremos incidir también en esa característica de los animales de tiro, que podrían ser usados para transportar cargas, para las labores del campo y, a menudo, para ambas actividades¹⁹¹. Los equinos (especialmente mula y asno) serán los animales de tiro dominantes en el campo castellano, debido a sus

¹⁹⁰ Francisco García González, “Mujeres al frente de sus hogares. Soledad y mundo rural en la España interior del Antiguo Régimen”, *Revista de historiografía (RevHisto)*, nº 26 (2017): 19-46; “Vejez, viudedad y soledad rural. Viudas, hogares y prácticas familiares en la España centro-meridional del siglo XVIII”, *Studia historica. Historia moderna*, vol. 38, nº 2 (2016): 287-324; “Investigar la soledad: Mujeres solas, casa y trayectorias sociales en la Castilla rural del Antiguo Régimen”, *Ohm: Obradoiro de historia moderna*, nº 24 (2015): 141-169. Véase también la obra: Francisco García González (ed.), *Vivir en soledad. Viudedad, soltería y abandono en el mundo rural (España y América Latina, siglos XVI-XXI)* (Madrid: Iberoamericana, 2020).

¹⁹¹ No es nuestra intención detenernos en la ganadería, sino sólo apuntar el estudio de una parte de la misma, la relacionada con el transporte. Una lectura historiográfica sobre el conjunto de la ganadería en España es el artículo José Ubaldo Bernardos Sanz. Pese a publicarse hace casi 20 años, sus conclusiones siguen vigentes y los problemas se mantienen: José Ubaldo Bernardos Sanz, “La ganadería española durante la Edad Moderna. Propuestas de renovación historiográfica de un sector oculto”, *América Latina en la Historia Económica*, vol. 10, nº 2 (2003), consultado el 1 de octubre de 2021: 39-70. <https://doi.org/10.18232/alhe.v10i2.326>.

cualidades para recorrer largos trayectos, escarpados caminos y para labrar los campos¹⁹². Tanto mulos como jumentos se habían extendido en los hogares castellanos, si bien algunos autores plantean dudas sobre el predominio mular sobre el vacuno. Para Toledo, Donézar Díez de Ulzurum señala que el reparto de estos ganados «respondía estrictamente a las posibilidades económicas ofrecidas al individuo por el medio geográfico»¹⁹³, vinculando el bovino a los pastos comunales, en los que habría manadas dedicadas a la cría y la carne, y el mular-asnal a comarcas agrícolas llanas, donde podría ser alimentado con cereales y paja. Poseer un jumento o pollino para la labranza, los servicios de arriería y otros tráficos, era común para pequeños labradores y jornaleros. Poseer un mulo era algo más costoso, por lo que las reatas de asnos fueron más utilizadas para el transporte en las tierras toledanas, en detrimento del ganado caballar, que no servía ni para tiro ni para resistencia.

Javier M. Donézar Díez de Ulzurum, en su libro *Riqueza y propiedad en la Castilla del Antiguo Régimen*, consideró el enfrentamiento entre labradores y ganaderos¹⁹⁴. En estos conflictos no sólo estuvieron implicados los pequeños ganaderos rurales o los transportistas, sino también la poderosa ganadería mesteña, que estudiara Julius Klein¹⁹⁵. En el Antiguo Régimen se enfrentan ganadería y agricultura por los recursos de la tierra, un debate también sostenido por los ilustrados. Si aumenta la cabaña ganadera, para dar respuesta al transporte y al aumento del consumo, también aumentan los recursos para la alimentación de la misma y se hacen necesarias más tierras de pastos o incremento de

¹⁹² David. E. Vasseberg, *Tierra y sociedad en Castilla, Señores, «poderosos» y campesinos en la España del siglo XVI* (Barcelona: Editorial Crítica, 1986).

¹⁹³ Javier M. Donézar Díez de Ulzurum, *Riqueza y propiedad en la Castilla del Antiguo Régimen* (Madrid: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Secretaría General Técnica, 1997), 194.

¹⁹⁴ Javier M. Donézar Díez de Ulzurum, *Riqueza y propiedad en la Castilla del Antiguo Régimen*. Sobre la ganadería véanse los epígrafes: “Labradores frente a ganaderos”, 160-170; y “La ganadería”, 180-199.

¹⁹⁵ Julius Klein, *La Mesta* (Madrid: Alianza, 1994). Véanse también el conjunto de trabajos sobre la Mesta: Jerónimo López-Salazar Pérez y Porfirio Sanz Camañes, *Mesta y mundo pecuario en la Península Ibérica durante los tiempos modernos* (Ciudad Real, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2011).

terrazgo dedicado a cereales para su alimentación. Si la población crece y la agricultura debe atender la demanda de ciudades y villas, al no introducir grandes innovaciones, también necesitará de más tierras. Como solución se adoptó la roturación de nuevas tierras, que, en la actual Castilla-La Mancha, aumentarán su fiscalidad, tanto para el señor como para las Órdenes de las que el monarca era el Gran Maestre. Al extender la superficie de cultivo se resolvían algunos problemas, pero se generaban otros: se cerraban pagos anteriormente usados como dehesas, se cambiaba la estructura de la propiedad en un intento de los más poderosos por patrimonializar las tierras de buena calidad para el cultivo, lo que provocó el enfrentamiento entre agricultores y ganaderos. No nos detendremos en el conflicto con la Mesta y los usos comunales. Sólo queríamos recordar las tensiones entre labradores y propietarios de ganados, estantes y trashumantes, sobre todo estos últimos, pues disfrutaron de privilegios similares a los de los transportistas, especialmente a la hora de pacer y beber en los trayectos¹⁹⁶.

Coincidimos con Javier Donézar Díez de Ulzurum en que se ha dado un tratamiento por separado a la tierra y a los ganados, situando como eje de la economía a la agricultura y relegando a un segundo plano, como actividad complementaria, a la ganadería, a excepción de su institución: La Mesta. Llama la atención que, si el transporte determina la riqueza de un territorio y está condicionado a la tracción animal, la ganadería se sitúe en ese segundo plano. Pero más llamativo resulta que cuando se hable de ganadería nos refiramos a la que da rendimiento textil, alimenticio o de esquilmo, relegando la cría de animales para labor y transporte, que posiblemente se insertaría en éstas. No podemos determinarlo con exactitud, ya que, por ejemplo, el ganado de labor se computaba en el Catastro en la utilidad de su misma labor, dando únicamente utilidad al ganado de cría, venta y transporte, es decir, al que traficaba, producía o se comercializaba. Sin embargo, el

¹⁹⁶ Los conflictos de la Carretería con la Mesta han sido señalados por algunos autores como Fermín Marín Barriguete, que han visto que las leyes de Carretería igualaban los privilegios de pastos con la Mesta, sin tener en cuenta la carestía de las hierbas. Fermín Marín Barriguete, *La legislación de la trashumancia en Castilla (S. XVIII)*, Tesis doctoral inédita (Universidad Complutense de Madrid, 2015), 704-706.

propio Donézar Díez de Ulzurum señala que el bajo número de cabezas de ganado mayor era un mal muy citado en tratados e informes del siglo XVIII, puesto que la abundancia o escasez de bueyes y mulas condicionaba las labores del campo¹⁹⁷.

Para conocer el ganado de transporte, José Tudela, a partir de la pregunta vigésima del Catastro de Ensenada, establece que los pueblos que tienen vacunos fuera del término serán los carreteros, y los que tienen mulas y machos fuera del pueblo, los arrieros¹⁹⁸. Proponemos todas las cautelas, pues esta clasificación requiere muchas matizaciones.

Para el reino de Granada faltan estudios que presten atención a estas cuestiones. Conviene aclarar que, en Granada, la Mesta posee unas características propias, predominando el control desde los concejos. Sin embargo, como apunta la profesora Margarita M. Birriel Salcedo, no se ha establecido cuál era su verdadero poder, cómo se estructuraba o hasta dónde alcanzaba su jurisdicción¹⁹⁹. Particularmente, de forma cuantitativa, la ganadería aparece en los estudios sobre la propiedad y uso de la tierra realizados durante las décadas de los 80-90' sobre diferentes comarcas. Usaban los Libros de Apeo y Repartimiento y el Catastro de Ensenada, principalmente²⁰⁰. Autores, como Julián Pablo Díaz López, se han ocupado de forma metódica en sus investigaciones de la

¹⁹⁷ Javier M. Donézar Díez de Ulzurum, *Riqueza y propiedad en la Castilla del Antiguo Régimen*.

¹⁹⁸ Tudela, "La Cabaña Real de Carreteros", 390.

¹⁹⁹ Margarita M. Birriel Salcedo, "La Ganadería", en *El Pinar en el Catastro de Ensenada*, coords. Margarita M. Birriel Salcedo, María José Ortega Chinchilla y Marta Marín Sánchez (en prensa). Realiza un balance historiográfico, centrado en el reino de Granada, en el que apunta la ambigüedad presente en la documentación respecto a la jurisdicción de la Mesta de Granada (ciudad o reino de Granada). Quiero agradecer a la profesora Birriel Salcedo que me haya facilitado sus textos, así como las incontables horas que hemos dedicado a pensar y estudiar sobre esta cuestión, llegando a la conclusión de que La Mesta granadina es un tema que hay que estudiar en un futuro próximo, pues supone uno de los grandes vacíos sobre el conocimiento del reino de Granada en la Edad Moderna, y en la historiografía de la Mesta.

²⁰⁰ Nos remitimos al balance historiográfico publicado recientemente, resultado de esta Tesis Doctoral: Ruiz Álvarez y Ortega Chinchilla, "Granada y Almería en El Catastro de Ensenada. Un recorrido por la historiografía".

ganadería²⁰¹. En el Valle del Andarax, actual provincia de Almería, pueden observarse datos muy desiguales para las diferentes localidades que los componen, aunque coincide en que durante el siglo XVIII será sustituido el vacuno por el mular-asnal para el trabajo en el campo, aunque los surcos que realiza sean menos profundos. En esta idea incide también Donézar. No obstante, la suma de todas las localidades nos brinda un porcentaje similar, siendo el bovino del 44,4% y el mular-asnal un 52,9%, aunque Díaz López busca en el Catastro los que se dedicaban al transporte, a las labores del campo y al consumo alimenticio, teniendo en cuenta que, en determinados momentos de su ciclo vital, especialmente el vacuno, podría ser utilizado para todos ellos²⁰². Sobre esta cuestión, Encarna Jorque Álvarez publicó un trabajo en el que analiza detalladamente el caso aragonés, fijando su objeto de estudio en la Unión de Labradores de Cosuenda (Zaragoza), su apuesta por las mulas y su reposición, que ayudó al campesinado²⁰³.

Aún más escaso es el conocimiento que tenemos sobre otros aspectos de los animales de tiro o carga, como la reproducción, la alimentación, la fuerza, el ciclo vital, o la comercialización. David R. Ringrose aportó algunos datos sobre la capacidad de los

²⁰¹ Julián Pablo Díaz López, “La economía (I). Agricultura, ganadería, pesca”. En *Historia del Reino de Granada. III. Del siglo de la Crisis al fin del Antiguo Régimen*, 382-388; Véanse también: Julián Pablo Díaz López y Antonio Muñoz Buendía (eds.). *Herbajes, trashumantes y estantes* (Almería: Instituto de Estudios Almerienses, 2000).

²⁰² Julián Pablo Díaz López, *El Valle de Andarax en el siglo XVIII. Propiedad de la tierra y paisaje agrario en el Catastro de Ensenada* (Granada, Universidad de Granada e Instituto de Estudios Almerienses, 1996). Nos interesa especialmente el capítulo quinto dedicado a la ganadería y, dentro del mismo, los epígrafes sobre el ganado mayor, la relación entre agricultura y ganadería y, concretamente, el del ganado de transporte (287-322).

²⁰³ Encarna Jarque Martínez, “Las mulas y el progreso de los campesinos y campesinas en la Edad Moderna; la Unión de Labradores de Cosuenda (Zaragoza), siglos XVII-XIX”, en *Campo y campesinos en la España Moderna: culturas políticas en el mundo hispano*, vol. 2, coords. María José Pérez Álvarez y Alfredo Martín García (Madrid: Fundación de Historia Moderna, 2012), consultado el 1 de octubre de 2021, 1373-1389. <http://dx.doi.org/10.20350/digitalCSIC/11251>. Se recomienda ver el texto completo, fruto de la XII reunión científica de la FEHM, que se encuentra en el repositorio de acceso abierto del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

animales de carga, distinguiendo entre las caballerías mayores (mulas) y las menores (asnos) y apuntando que los caballos no serían usados para la carga o el tiro. Así, calculaba una horquilla entre 90-30 kilos para los animales más grandes y 45-90 kilos, para los más pequeños, aunque no la relacionaba con el volumen de los mismos, que sin duda era determinante. En cuanto a los animales de tiro, yuntas de bueyes y, en ocasiones, asnos, tirarían de carretas o galeras (8 mulas), calculando entre 115-460 kilos la carga de sal, leña o mercurio para las carretas tiradas por bueyes y 1.380 kg de efectos militares, para las galeras tiradas por mulas. En cuanto a los animales, tres cuestiones: primero, procedentes de los valles de los montes cantábricos, eran adquiridos jóvenes y amaestrados por los propios carreteros, formando yunta con un buey viejo y manso; segundo, se reponían cada año en una proporción de 1 buey entre 7; y, por último, en referencia a su alimentación, era importante garantizar el pasto cerca de los caminos, lo que forzaba al carretero a cierta migración invernal en busca de pastos²⁰⁴.

Nada sobre el particular aporta Santos Madrazo, más allá de contabilizar el número de cabezas, tanto de equino como de boyal, para el transporte, con el objetivo de poder acercarse a la capacidad del mismo en determinados territorios. Por su parte, Pedro Gil Abad realiza un recorrido por la clase y el volumen del ganado vacuno. Apunta que la propia Hermandad propiciaría que se criara ganado en la comarca, aunque a veces lo compraban en las montañas cántabras en su ruta entre la Meseta y el puerto. Una vez capado el novillo, comenzaba su actividad y, a los cinco años, ya era buey, siendo su ciclo laboral hasta los 15 años, cuando ya era considerado viejo. La proporción de reemplazo ofrecida por el especialista en la Hermandad es de 10 novillos por 10 bueyes cuatrilos viejos cada año. Lo que se hacía era vender 8 bueyes viejos y prever la pérdida de dos. Asimismo, junto a los bueyes, estarían las vacas, llevando una en cada carretería para proporcionar leche. En cuanto a los precios dependían de su edad, siendo el mayor a los 7 y el menor a

²⁰⁴ Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, 60-64.

partir de los 15. En las comarcas carreteras por excelencia se calculan miles de bueyes, que generarían una actividad de cría de ganado abundante²⁰⁵.

Finalizamos este breve recorrido por las principales problemáticas del ganado de carga y tiro destacando la tesis doctoral de Esther González Solís, *“Mucho más que la Mesta”. Rebaños, pastos y economía rural en Extremadura en el siglo XVIII*, que analiza desde la perspectiva socioeconómica, la ganadería estante en 15 localidades de Extremadura durante el siglo XVIII, preguntándose sobre la complementariedad entre la ganadería y la agricultura, las relaciones entre patrimonio pecuario y situación social, el producto neto de esta actividad o el aprovechamiento de los pastos²⁰⁶.

2.2. Las infraestructuras del camino

Las infraestructuras del camino en la Edad Moderna podemos clasificarlas en dos: la red viaria (puentes, calzadas, caminos, etc.) y las hospederías (ventas, mesones, posadas, etc.). Hasta el siglo XVIII no hay una política viaria común para el diseño de caminos y su mantenimiento, así como para la gestión de los servicios de hospedaje. Todo ello a pesar de las intervenciones puntuales de la Corona y los municipios.

Con la creación de la Superintendencia de Caminos comienza una centralización de la política viaria. Sin embargo, hay numerosos problemas para desarrollar un sistema radial de caminos y carreteras hacia Madrid o una red de servicio de hospedaje organizado para ese fin.

Queremos comenzar con los Repertorios de Caminos, una especie de guía de caminos. Para los siglos XVI-XVII contamos con los de Pedro Juan Villuga y Alonso de

²⁰⁵ Gil Abad, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria*, 159-162.

²⁰⁶ Esther González Solís, *Mucho más que la Mesta: rebaños, pastos y economía rural en Extremadura en el siglo XVIII*. Tesis doctoral inédita (Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 2018), consultada el 1 de agosto de 2021. <https://eprints.ucm.es/id/eprint/46156/>.

Meneses. Este último, además, ofrece una relación de hospederías. Para el siglo XVIII destacan los repertorios de caminos de Tomás Fernández Mesa y de José Matías Escribano²⁰⁷.

Las leyes y diferentes normativas han marcado profundamente los estudios de la caminería histórica. La reglamentación de caminos irá en paralelo con la de los servicios de hospedaje, en una creciente preocupación por la mejora de ambos servicios. Había que facilitar los desplazamientos y con ello los intercambios. De ahí que, durante toda la Edad Moderna, no falten teorías y aportaciones con las que mejorar la organización de la gestión de caminos o su financiación y, en cuanto a las posadas, más allá de su servicio, sobre el oficio de mesoneros y venteros, los materiales de construcción, el mobiliario, la alimentación o la distribución²⁰⁸.

La preocupación de la Corona en el siglo XVIII y los principios centralizadores en una red radial de carreteras con centro en Madrid tienen como resultado la creación de una

²⁰⁷ Pedro Juan Villuga, *Reportorio de todos los caminos de España (1546)* (Madrid: Typ. Marsiega, 1950); Alonso de Meneses, *Reportorio de Caminos (1576)* (Madrid: Ministerio de Educación y Ciencia-Dirección General de Patrimonio Artístico y Cultural, 1976); Tomás Manuel Fernández de Mesa, *Tratado legal y político de caminos públicos, y posadas*, Parte II (Valencia: por Joseph Thomàs Lucas, 1755); José Matías Escribano, *Itinerario español o guía de caminos para ir desde Madrid a todas las ciudades y villas más principales de España: y para ir de unas ciudades a otras, y a algunas Cortes de la Europa* (Madrid: Imp. de Miguel Escribano, 1765).

²⁰⁸ Fernández de Mesa, *Tratado legal y político de caminos públicos, y posadas*, Parte II; Martín Sarmiento, *Apuntamientos para un discurso sobre la necesidad que hay en España de unos buenos Caminos reales y de su pública utilidad*. Seminario Erudito A. Valladares, Tomo XX (Madrid, 1789); Gaspar Melchor de Jovellanos, *Informe de la sociedad económica de Madrid al Real y Supremo Consejo de Castilla en el expediente de ley agraria, extendido por su individuo de número el señor don Gaspar Melchor de Jovellanos, a nombre de la junta encargada de su formación* (Madrid: Imp. de I. Sancha, 1820); AHNob, VALENCIA, C.3, D.33, *Informe de Agustín Betancourt a Pedro Cevallos sobre el mal estado de las carreteras españolas, la mala inversión realizada y los nuevos planes para la dirección de las obras de los canales y caminos*. (El informe se transcribió en la revista de Obras Públicas (1869), nº5: 54-58; nº 6: 68-71; nº 10: 115-116; nº 13 (156-158). Véase también Antonio T. Reguera Rodríguez, "Los Apuntamientos del padre Martín Sarmiento sobre la construcción de la Red Radial de Caminos Reales en España", *Llull*, vol. 22 (1999): 475-506. En 1979 se publica por primera vez la *Historia de las Obras Públicas en España* por el ingeniero de caminos Pablo Alzola y Minondo, *Historia de las obras públicas en España* (Madrid: Turner, 1979).

serie de normativas para su organización, que no solucionarían el problema de la red viaria ni mucho menos el de las hospederías, que, en cierta medida, articulaban la vida en el camino. Motivo por el que encontramos en sus cartas y diarios constantes y reiteradas quejas de viajeros.

En la *Novísima Recopilación* quedan registradas muchas de esas normas, en las que apreciamos dos inquietudes principales. Por un lado, el control de gravámenes con el pago de alcabala, la tasa para la venta de paja y cebada o los precios de comestibles y venta de cebada. Y, por otro, la construcción, reparo, provisión, buen trato, hospedaje y asistencia a los viajeros.

Los Reyes Católicos en 1497 obligan a abrir y adobar los carriles y caminos por donde suelen parar las carretas a las justicias y concejos, no dando lugar a que sean cerrados o arados, bajo pena de diez mil maravedíes²⁰⁹. En cuanto a las hospederías, prohibieron la construcción de ventas y mesones en despoblados y términos realengos sin licencia, pues se había demostrado la defraudación de alcabalas. Estarían exentos de pagar las alcabalas los venteros y mesoneros de los arzobispados de Toledo y Sevilla y los obispados de Córdoba, Jaén, Segovia y Cartagena. Esta normativa también nos informa de que quienes trabajaren en el mesón «no paguen alcabala de qualesquier viandas, y cebada y paja, y vino que vendieren ellos y sus mujeres y criados en las dichas ventas». Exención que se concedería posteriormente a otras ventas. Del mismo modo, regularon la tasa de venta de paja y cebada en los mesones y mandaron que en cada lugar por donde pasaren los viandantes les diesen de comer a un precio justo. El 9 de junio de 1500 enviaron a los alcaldes y corregidores a visitar las hospederías para trabajar en la mejora de las instalaciones y también del servicio²¹⁰. Además, la Corona también velará por que no haya abuso de la justicia.

²⁰⁹ *Novísima Recopilación*, Libro VII. Título XXXV. De los caminos y los puentes. Ley II.

²¹⁰ *Novísima Recopilación*, Libro VII. Título XXXVI. De las ventas, posadas y mesones. Leyes I a la VI.

La nueva instrucción de leyes para los alcaldes de adelantamiento de marzo de 1543 ordenó que estos alcaldes no pudieran establecer nuevos aranceles en las ventas y mesones que no tuviesen puestos las justicias ordinarias, pues muchos de ellos, cuando se mudaban de unas localidades a otras, imponían sus aranceles²¹¹. En 1560 se otorga libertad a los mesoneros para vender los comestibles en los precios moderados por las justicias. Posteriormente, Carlos IV obligará a las justicias a moderar un precio justo para la cebada²¹². De nuevo, se protegía contra el abuso que sufrían viajeros y transportistas en los caminos.

También hubo intentos de homogeneización de las medidas, como puede ser la Pragmática de 8 de enero de 1587 en la que Felipe II mandó que todas las leguas se entiendan como las vulgares y comunes y no como las legales. Y algunas mejoras que han perdurado hasta la actualidad. En las Cortes de Madrid de 1586 ordena que, ante los temporales de nieve, se instalen pilares en los caminos que señalicen los puertos²¹³.

Fernando VI, en la Ordenanza de Intendentes Corregidores de 13 de octubre 1749, realiza el encargo a las justicias de provincia y subdelegados para que en sus términos tengan compuestos y comerciados los caminos públicos y sus puentes, impidiendo que los labradores entren a ellos. En caso de necesitar más ensanche o reparos de puente, tendrán que dar cuenta al concejo para que sean los pueblos quienes financien la obra. Además, deberán poner y mantener un poste de piedra con un letrero donde se junten diferentes caminos, distinguiendo entre los de ruedas y los de herradura. Asimismo, las justicias de cada pueblo garantizarán la seguridad de los caminos y el libre tránsito y comercio. En cuanto a las posadas y mesones, manda que se cuiden, así como a las personas que se encargan de ellos, facilitándoles víveres, camas limpias y habitaciones cómodas para el hospedaje de pasajeros. Igualmente dispone que, si no pudieran satisfacer su cuidado, se les

²¹¹ *Novísima Recopilación*, Libro VII. Título XXXVI. De las ventas, posadas y mesones. Ley VII.

²¹² *Novísima Recopilación*, Libro VII. Título XXXVI. De las ventas, posadas y mesones. Leyes VIII-IX.

²¹³ *Novísima Recopilación*, Libro VII. Título XXXV. De los caminos y los puentes. Leyes III-IV

aplique la máxima equidad en las Rentas a la Corona, pues se trata de una causa pública. También otorga a los corregidores la potestad de proponer nuevos mesones o ventas²¹⁴. Se pretendía que mejorase el servicio en las hospederías y que los mesoneros ganasen más y, con ello, que cuidasen mejor las instalaciones y el trato a los huéspedes.

Todas estas inquietudes por la red de caminos radiales se ven reflejadas en un Real Decreto de Carlos III, de 10 de junio de 1761, que pretende la construcción de caminos rectos y sólidos en España, que faciliten el comercio de unas provincias a otras, dando principio por los de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia²¹⁵. Este Decreto tendría su continuidad con el Reglamento e Instrucción de 4 de diciembre de 1761, por el que se nombra a Esquilache Superintendente General de Caminos y Posadas, centralizando la gestión, aunque en la práctica no obtendría los resultados esperados. En 1772, con dicho monarca, se dictan las reglas que deben seguirse para la conservación de los caminos: que se reponga rápidamente cualquier piedra que cobije el margen de un camino, que se usen ruedas de llanta llana que no perjudiquen el firme, pagando el doble portazgo si usaran ruedas con clavo prominente o llanta ancha; que no se arrastren las maderas y que las reparaciones menores sean a cargo del pueblo del término en que se realicen, y las mayores a cargo del portazgo, donde lo hubiere, y de los arbitrios concedidos, donde no²¹⁶.

La Superintendencia General de Caminos y Posadas fue agregada a la de Correos y Postas por Real Decreto de 8 de octubre dictado por Carlos III en 1778, y su jurisdicción y

²¹⁴ *Novísima Recopilación*, Libro VII. Título XXXV. De los caminos y los puentes. Ley V. *Novísima Recopilación*. Libro VII. Título XXXVI. De las ventas, posadas y mesones. Ley X.

²¹⁵ Biblioteca Central Militar. Ubicación: DE. IV-6461(55). Copia del Real Decreto expedido para hacer caminos rectos, y sólidos en España, que faciliten el comercio de unas provincias a otras, dando principio por los de Andalucía, Cataluña, Galicia, y Valencia. 4 p. Consultado el 11 de enero de 2020. <http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/registro.cmd?id=43176>.

²¹⁶ *Novísima Recopilación*. Libro VII. Título XXXV. De los caminos y puentes. Ley VI.

facultades serían definidas en la Cédula de 8 de junio de 1793, en la que confiere al superintendente la providencia de nombrar director o directores generales²¹⁷.

La Cédula de 8 de junio de 1794, promulgada en Aranjuez por Carlos IV, detalla la jurisdicción de la Superintendencia de Caminos y Posadas. El primer secretario de Estado sería el superintendente general encargado de la construcción, conservación, reparación y establecimiento de postas. Asimismo, cuidará de que se mantengan transitables y seguros caminos y posadas. Estas últimas deberán estar bien abastecidas y limpias. Para la construcción y conservación de caminos y posadas, se podrán nombrar director o directores generales, que, junto a los operarios encargados, estarán exentos de pagar alcabala y demás derechos impuestos sobre los materiales y tendrán libertad de cortar leña o aprovechar los pastos públicos en las mismas condiciones que los vecinos²¹⁸.

El 8 de junio de 1794 Carlos IV legisla sobre la construcción de posadas y señala tres enemigos para su mantenimiento y comodidad: «los privilegios exclusivos que pretenden muchos señores en sus territorios, la escasez del tráfico y comercio, y la avaricia de los dueños de las mismas posadas y sus arrendatarios o posaderos»²¹⁹. Los privilegios los elimina concediendo licencias de construcción de posadas. En cuanto a la escasez de tráfico, se proporcionarán ventajas a los dueños de las mismas, para que la falta de utilidades diarias se vea compensada. También se tendrá en cuenta a los mesoneros que contribuyen con el producto, para que tengan ventaja y puedan subsistir. Uno de los beneficios que otorga es permitir que estas posadas sin tráfico diario estén abastecidas de todo lo necesario con la exención del derecho de alcabala y demás impuestos, o con muy moderada paga, con el fin de que los viajeros no tengan que salir a comprar fuera de la posada. Otra de las medidas que recoge la ordenanza es conceder mayor utilidad a los que construyan posadas en despoblados, dándoles de balde el terreno si fuese de Realengo y

²¹⁷ *Novísima Recopilación*. Libro VII. Título XXXV. De los caminos y puentes. Ley VII.

²¹⁸ *Novísima Recopilación*. Libro VII. Título XXXV. De los caminos y puentes. Ley VII.

²¹⁹ *Novísima Recopilación*. Libro VII. Título XXXVI. De las ventas, posadas y mesones, Ley IX.

baldío, no sólo para la posada sino para la labor del campo. El tercer impedimento para el buen funcionamiento del servicio está en manos de los directores generales, que, mediante sus visitas y reconocimientos, han de conseguir que todas las posadas mejoren, para lo que podrán embargar los alquileres para la paga de gastos e, incluso, acometer las mejoras urgentes a costa del fondo público de caminos, con el posterior reintegro. Llama la atención que en el apartado decimotercero se obligue a la justicia de cada pueblo a dar cuenta a la dirección, en un parte mensual, de la visita todas las noches a las posadas, acompañada del escribano y el alguacil, y una vez en la semana a las de su jurisdicción que se hallen en yermo o despoblado, para ver si hay alguna incomodidad o se han producido actos violentos, robos o alteración de precios.

La superintendencia no se ocupó directamente de todos los territorios, sino que se crearon subdelegados particulares, dependientes de la dirección general para las diferentes jurisdicciones. Una de ellas fue la Junta de Caminos de Granada con competencias también en los reinos de Córdoba y Jaén. Su labor estuvo muy condicionada por la falta de recursos y los continuos enfrentamientos con las oligarquías municipales. Incluso cuando la Superintendencia General de Caminos y Posadas se agregó a la de Correos y Postas, se dictó la Real Orden de 23 de julio, inserta en circular del Consejo de 23 de diciembre de 1796, para que los pueblos de los reinos de Granada, Jaén y Córdoba no hiciesen obras ni gastasen en caminos sin sujeción a la Junta Mayor de Granada y sus órdenes. Aunque la competencia era del superintendente general, éste delegó lo relativo a dichos reinos en la Junta Mayor de Caminos de Granada²²⁰.

Del mismo modo, los municipios también contarían con normativa referente a los caminos y las posadas en sus ordenanzas, aunque a lo largo del siglo irán perdiendo competencias a favor de los intendentes y corregidores²²¹.

²²⁰ *Novísima Recopilación*. Libro VII. Título XXXV. De los caminos y puentes. Leyes IX-X.

²²¹ Jurado Sánchez, *Los Caminos de Andalucía en la Segunda Mitad del Siglo XVIII (1750-1808)*, 58.

Pese a los intentos por mejorar la red viaria, no hubo grandes avances en el siglo XVIII. La frecuencia con la que aparece el tema, no sólo en la legislación, sino también en los tratados o arbitrios, demuestra la preocupación por la mejora del servicio y las condiciones de las ventas, mesones y posadas. Estas pinceladas sobre la legislación muestran ese creciente interés del centralismo borbónico para la construcción y mantenimiento de una red radial que desembocara en Madrid y, a su vez, permitiera que el control y las decisiones del Estado llegaran hasta el último rincón del Reino.

2.2.1. Los caminos en la historiografía

Las infraestructuras del camino se han estudiado con diferente intensidad por la historiografía modernista, aunque contamos con excepcionales estudios, que se han convertido en fundamentales para entender el transporte en su visión global, como el ya citado de Santos Madrazo Madrazo²²². En especial, el volumen primero, en el que realiza un análisis de alcance institucional, técnico e ideológico, con un balance que abarca desde la normativa legal y la configuración de los elementos de control al estado, trazado y mejora de la red, sin obviar los asuntos derivados de los costes y la financiación.

Previamente, debemos destacar la obra de Gonzalo Menéndez Pidal y, especialmente, la revista de Obras Públicas del Colegio de Caminos, Canales y Puertos de España que, desde el año 1859, viene publicando sus números y monográficos, habiendo dedicado a la Edad Moderna numerosos artículos, entre los que destacan los veintisiete de

²²² Madrazo, *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850, vol. I: La red viaria.*

José Ignacio Uriol Salcedo (publicados entre 1960 y 2009) sobre los viajes por España, los caminos y los transportes terrestres²²³.

La preocupación del Estado por la mejora de los caminos viene desde los Reyes Católicos, lo que no quiere decir que anteriormente no hubiese un interés por mantener las infraestructuras del transporte y así garantizar la circulación de personas y mercancías. Era una cuestión de desarrollo y supervivencia. Dos serán los grandes condicionantes para el avance de las comunicaciones en la España Moderna: el establecimiento de la corte en Madrid y los condicionantes naturales del relieve peninsular. También en las infraestructuras españolas se da esa «larga duración» de la que nos habla Braudel. Es más, Madrazo afirma que «hasta 1750 España era un pueblo de unos nueve millones de habitantes en un país sin carreteras»²²⁴. La red viaria se fundamentaba todavía en la romana, que había desarrollado la prehistórica. Otra parte de los trazados responde a los caminos de la Mesta. Pero, en general, no hay grandes mejoras en la red hasta la segunda mitad del siglo XVIII.

Desde la Historia del Derecho, Pedro García Ortega²²⁵ señala que la situación de los caminos durante los siglos XVI-XVII era deplorable, pese a que los procuradores recordaron reiteradamente la obligación de mejorarlos y mantenerlos. La normativa real y la de los Fueros de Vizcaya y Navarra son relatadas en la obra, a las que acompaña con referencias a los discursos y teorías del periodo, especialmente de los ilustrados. El autor afirma que el siglo XVIII «es el siglo de los caminos en España». El punto de inflexión lo

²²³ Aunque, como dijimos al comenzar este capítulo, nuestra fecha referente de partida sea 1957, debemos citar la obra de Gonzalo Menéndez Pidal, *Los caminos en la Historia de España* (Madrid: Ediciones Cultura Hispánica, 1951). Para no citar los veintisiete, nos remitimos al apartado de la web del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (España), donde podemos consultarlos: http://ropdigital.ciccp.es/detalle_articulo.php?registro=2286&anio=1987&numero_revista=3258 [Consultado el 24 de octubre de 2021].

²²⁴ Madrazo, *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850, vol. I. La Red Viaria*, 17.

²²⁵ Pedro García Ortega, *Historia de la legislación española de caminos y carreteras* (Madrid: servicio de publicaciones del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1982), 29-56.

sitúa en el Real Decreto de 10 de junio de 1761, en el que Carlos III dispone realizar caminos rectos y sólidos que faciliten el comercio entre unas provincias y otras. Será el primer plan de obras. En cuanto a la financiación, García Ortega señala la difícil concreción de la misma, distinguiendo entre obra nueva y conservación. La obra nueva contaría con financiación especial. Por ejemplo, el propio Real Decreto de 10 de junio de 1761 mandaba que durante diez años se cobrasen dos reales de vellón de sobreprecio en cada fanega de sal y consignaba cien mil reales al mes para el camino de Andalucía, otros cien mil reales para el de Cataluña y cincuenta mil para Galicia. En cuanto a la organización, defiende la tesis de que al no contar con un centro directivo que diese unidad al pensamiento y controlara la gestión, los resultados no serían buenos, con un sobrecoste de las obras y numerosos errores. Motivo por el cual se une la Superintendencia de Caminos, Canales y Posadas a la de Correos, aunque la diversidad de directores nombrados hará que tampoco triunfe.

Dos años después, Santos Madrazo publica la que viene siendo la obra de referencia sobre el transporte. También sobre la red viaria, a la que dedicó el primer volumen. Un trabajo global que no ha sido superado, pues, además de analizar la normativa legal y el trazado de la red, consigue situar en el contexto de la Ilustración la configuración de los organismos de control y su trayectoria. La creación de la Superintendencia de Caminos en 1761 y las posteriores reorganizaciones habían contribuido a la mejora y extensión de la red viaria, aunque ponían de manifiesto la falta de técnicos en la materia. En la búsqueda de una solución se crea la Inspección General de Caminos y Canales con tres comisarios, ocho ayudantes y cuatro arquitectos conservadores de los Sitios Reales y un celador por cada diez leguas. Entre los que destacaron están Agustín de Betancourt, que en 1801 se ocupará de la inspección. Así, encontraremos en la obra desde la exhaustiva descripción de los itinerarios, hasta las obras de mejora de la red; desde los aspectos más técnicos, como las medidas, anchura, mano de obra o utillaje, a la defensa y conservación de los caminos. Además, también se adentró en los costes y la financiación. A día de hoy sigue siendo la

obra de referencia, a la que nos remitiremos reiteradamente a lo largo de esta tesis²²⁶. Sobre los asuntos relacionados con el mantenimiento y la financiación de la red de caminos, José María Menéndez Martínez realiza su tesis doctoral, que abarca desde el Real Decreto de 10 de junio de 1761 hasta el final del siglo XVIII²²⁷.

En 1990, José I. Uriol Salcedo actualiza las informaciones de los precedentes Pablo Alzola y Minondo y Gonzalo Menéndez Pidal. Su *Historia de los Caminos de España*, además de recorrer la diferente legislación e itinerarios de caminos, analiza el transporte desde diferentes perspectivas, como la mirada de los viajeros. También repara en las hospederías o en los propios carreteros, haciendo un buen ejercicio de síntesis de lo que ya se había publicado anteriormente.

Máximo Diago Hernando y Miguel Ángel Ladero Quesada detallaron algunas medidas pensadas para mejorar el bienestar de los viajeros y las características de las construcciones, entre las que se encuentra una Orden de 1495 para que se construyeran caminos de carretas, así como posadas y ventas en el reino de Granada, advirtiendo que serían los poderes locales quienes en la práctica se tendrían que hacer cargo de las obras y el mantenimiento²²⁸.

En cuanto a los estudios locales y regionales, sería quimérico poder reseñarlos todos, por lo que nos remitiremos a algunos de los trabajos que hemos considerado de mayor envergadura sobre Vizcaya, Cataluña, Valencia, Galicia y Andalucía en el siglo XVIII.

En las décadas de los 70' y 80' se aprecia un interés por realizar tesis doctorales y memorias de licenciatura sobre los caminos en el siglo XVIII. Fruto de ello, María Ángeles Larrea Sagarmínaga estudia en 1972 el camino de Vizcaya en la segunda mitad del siglo

²²⁶ Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850*

²²⁷ José María Menéndez Martínez, *La construcción y financiación de la red de caminos de España en la segunda mitad del siglo XVIII* (Madrid, Universidad Politécnica de Madrid, 1987).

²²⁸ Máximo Diago Hernando y Miguel Ángel Ladero Quesada, "Caminos y Ciudades en España. De la Edad Media al Siglo XVIII".

XVIII. En 1979 la revista *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, de la Universidad de Valladolid, publicó la memoria de Licenciatura de Luis Antonio Ribot García sobre la construcción del camino de Valencia en el siglo XVIII. Atendía a una estructura clásica en la que se describen las políticas reformistas de los Borbones en materia de obras públicas y comunicaciones, para profundizar en las obras del camino entre Madrid y Valencia y, más en concreto, en las técnicas de construcción y la financiación. En 1986, Gregorio Pemán Torres realizó su tesis doctoral sobre los caminos de Cataluña en la primera mitad del siglo XVIII. Utilizó fuentes cartográficas y los escritos de Ambrosio Borjano y el Conde de Darnius para realizar una jerarquía de caminos y proponer un modelo de circulación²²⁹.

Desde la Historia del Derecho, en 1995 María Eugenia López Lambas defiende su tesis doctoral sobre los aspectos jurídicos del Camino Real de Galicia. Nos interesan especialmente los capítulos segundo, tercero, cuarto y quinto, sobre el papel de las comunicaciones en el siglo XVIII, principalmente a través de las miradas de Bernard Ward y de Tomás Fernández Mesa; sobre la historia de los caminos, haciendo hincapié en el Real Decreto de 10 de junio de 1.761, relacionándolo con las críticas de los ilustrados y viajeros, como Betancourt y Jovellanos o Ponz y Townsend; y, finalmente, sobre la creación del cuerpo de ingenieros, sus peculiaridades (protagonismo militar) y la ejecución de lo que en la práctica fue el primer plan de carreteras. Acude a la vida y obra del ingeniero Carlos

²²⁹ María Ángeles Larrea Sagarmínaga, *Caminos de Vizcaya en la Segunda mitad del siglo XVIII*, Tesis doctoral inédita (Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 1972); Luis Antonio Ribot García, “La construcción del camino de Valencia en el siglo XVIII”, *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, nº 1 (1979): 175-230; Gregorio Pemán Torres, *Los caminos de Cataluña en la primera mitad del siglo XVIII. Una infraestructura viaria preindustrial*, Tesis doctoral inédita (Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 1986).

Lemour para conocer las vicisitudes administrativas de la obra pública del camino a Galicia, que quedaron recogidas en la apertura de un proceso judicial²³⁰.

Entre 1992-2002 se celebrarán los congresos internacionales sobre caminería hispánica, organizados por la Asociación Internacional de Caminería. Desde diferentes disciplinas y métodos, entre los que también destacan los estudios locales y regionales, encontramos numerosos trabajos referentes al periodo que nos ocupa²³¹.

Como hemos podido comprobar, los estudios se concentrarán en tres aspectos fundamentales: la legislación, la formación y evolución de las infraestructuras y la financiación. Respecto de las vías terrestres del sur, que tangencialmente aparecen en algunos trabajos y artículos, destacaremos los estudios de Jurado Sánchez sobre los caminos de Andalucía, que cubrirán prácticamente la segunda mitad del siglo XVIII, atendiendo principalmente a la apertura de caminos de ruedas y las vías del actual territorio malagueño, como la construcción de la carretera Málaga-Antequera²³².

Queremos detenernos en la Junta de Caminos de Granada, pues nos ha sido imposible encontrar la documentación que generó, más allá de algunos legajos con referencias a la misma. Pedro García Ortega le dedica un escueto epígrafe, en el que informa que el 2 de septiembre de 1791 el superintendente general de Postas y Correos delegó en la Junta Mayor de Caminos de Granada. Por su parte, José Jurado Sánchez nos informa de su composición. El presidente de la Chancillería de Granada tendría las

²³⁰ María Eugenia López Lambas, *El Camino Real de Galicia. Aspectos Jurídicos*, Tesis doctoral inédita (Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 1995). Véase también: Manuel García Fuentes, *El camino de acceso a Galicia en el siglo XVIII* (A Coruña: Diputación A Coruña, 1987).

²³¹ Jesús González de Chávez Menéndez, "Los caminos de Canarias en el siglo XVIII", en *Caminería hispánica: actas del V Congreso Internacional de Caminería Hispánica celebrado en Valencia (España), julio 2000*, coord. Manuel Criado de Val, vol. 2 (Madrid: AACHE, 2002), 985-994. Juan Antonio García González y Leandro García González, "Los caminos en Extremadura a finales del siglo XVIII", *Caminería hispánica: actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, coord. Manuel Criado de Val, vol. 1 (Madrid: AACHE, 1996), 215-234.

²³² Jurado Sánchez, *Los Caminos de Andalucía en la Segunda Mitad del Siglo XVIII (1750-1808)*. Del mismo autor, véase: "La red viaria malagueña en la segunda mitad del siglo XVIII", *Estudios Regionales*, nº 32 (1995): 73-10.

funciones de presidente de la Junta, compuesta por dos vocales, uno de ellos hará de secretario, el corregidor y un regidor del Ayuntamiento. Además, contaban con un cargo de la Iglesia y otro del Ejército. Nombrarán a un comisionado en cada localidad para que realice los informes del estado de los caminos, para cuyo arreglo se encargarán algunos como Domingo de Tomás, director de la Escuela de Dibujo de Granada. La Junta desaparecerá en 1804. Aunque hemos buscado la documentación de esta Junta en diferentes archivos, como el Archivo de la Real Chancillería de Granada y los Archivos Histórico Nacional y General de Simancas, hasta la fecha, tan sólo hemos encontrado algunos documentos que hacen referencia a la misma, no pudiendo reconstruir a partir de una documentación tan limitada su historia o composición²³³. Sin embargo, estamos trabajando algunos expedientes de obras pertenecientes a las primeras décadas del siglo XIX, que quedaron en el fondo del Juzgado Privativo de la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros del reino de Granada²³⁴.

Para el siglo XVI granadino contamos con el trabajo de Carlos Javier Garrido García sobre Guadix y su tierra, en el que, además de apuntar las numerosas ventas en los caminos, destaca el carril de Guadix a Almería, que, según el autor, se acabó con celeridad, convirtiéndose en un modelo para el resto del Reino²³⁵.

Sobre el camino de Granada a la costa, Antonio Jiménez Estrella y Juan Carlos Martos publicaron otro trabajo atendiendo a la medición de estos caminos en el siglo XVI.

²³³ García Ortega, *Historia de la legislación española de Caminos y Carreteras*, 55; y Jurado Sánchez, *Los Caminos de Andalucía en la Segunda Mitad del Siglo XVIII (1750-1808)*, 57-58.

²³⁴ Sobre el particular, se está elaborando un artículo actualmente.

²³⁵ Carlos Javier Garrido García, "Red viaria y fiscalidad mudéjar en el reino de Granada", *MEAH, SECCIÓN ÁRABE-ISLAM*, nº 66 (2017): 57-76.

Como metodología utilizan la medición solicitada por los gazís granadinos en respuesta al auto de alejamiento decretado contra ellos por Felipe II en 1563²³⁶.

Creemos que en estas líneas pueden observarse los diferentes métodos y enfoques que han atendido a los caminos en España, en especial a la técnica y la legislación, tratados y arbitrios. No obstante, la historia los caminos del reino de Granada en la Edad Moderna es bastante desconocida.

2.2.2. Ventas, Mesones y Posadas

Son muchos los aspectos que han quedado excluidos del estudio de las ventas, mesones y posadas en la historiografía modernista. Los especialistas coinciden en afirmar que el estado de los caminos estaba directamente relacionado con el de estos servicios de hospedaje, que acogían a diversas gentes y sus animales para dar cobijo y descanso durante los trayectos. Rosario Baños, Francisco Segado y Juan Carlos Molina indican que, a lo largo de los siglos, las hospederías tendrían la función de apoyar a los caminantes en los precarios caminos²³⁷.

Por tanto, para comprender la significación de estos espacios es necesario vincularlos al estado de los caminos y la percepción de los viajeros, en un momento en el que aumenta la preocupación por la mejora y conservación de estas infraestructuras, así

²³⁶ Antonio Jiménez Estrella y Juan Carlos Maroto Martos, "Estado, distancia y control social: Reflexiones en torno a una medición de caminos en la Granada de mediados del siglo XVI", *Scripta Nova, Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales de la Universidad de Barcelona*, vol. VIII, nº 166 (2004), consultado el 5 de octubre de 2021. <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-166.htm>.

²³⁷ Rosario Baños Oliver, Francisco Segado Vázquez y Juan Carlos Molina Gaitán, "Las posadas como patrimonio arquitectónico: el ejemplo de la Casa de Postas de Librilla (Murcia)", *Memoria y Civilización*, nº 21 (2018): 549-574.

como por el servicio. De ahí que, a partir del reinado de los Reyes Católicos²³⁸, comiencen a aparecer disposiciones para regular la instalación de posadas o ventas en descampados situados a más de una legua de lugares poblados, donde los viajeros pudieran encontrar alojamiento y víveres. Igualmente, se regularon las tasas de venta de cebada, paja y aprovisionamientos, y se eximió de alcabalas a determinados territorios, como la Vega de Granada. Es destacable que el ideal de paz general de los reyes se trasladara a los viajes de transeúntes en los caminos²³⁹.

A excepción de la literatura de viajes, pocos estudios han reparado en este servicio. Entre ellos, el clásico de José María Sánchez Diana para la España de los Austrias; el de Agustín Sánchez Rey, sobre las ventas del camino; y el estudio jurídico e histórico que realizó María de los Ángeles Pérez Samper²⁴⁰.

Máximo Diago Hernando y Miguel Ángel Ladero Quesada indican algunas de las políticas de fomento de los Reyes Católicos. Se empieza a ver cierta inquietud por el bienestar de los viajeros y las características de estas construcciones. Entre las medidas destacan la Orden de 1495 para que se construyeran caminos de carretas, así como posadas

²³⁸ Véase Ángel Luis Molina Molina, "Viajeros y Caminos Medievales", *Cuadernos De Turismo*, nº 4 (1999): 111-126.

²³⁹ Véase Remedios Morán Martín, María Concepción Quintanilla Raso, "De la paz general al seguro regio. Para la comprensión jurídica de un concepto y su aplicación en la Castilla de los Reyes Católicos" *En la España medieval*, nº 36, (2013) consultado el 12 de enero de 2020: 31-59, https://doi.org/10.5209/rev_ELEM.2013.v36.41417, en el que se trazan las líneas generales sobre el origen de tema de la paz del camino y su transformación y aplicación en el reinado de los Reyes Católicos. Véase también: Rafael Gibert y Sánchez de la Vega, "La paz del camino en el derecho medieval español", *Anuario de historia del derecho español*, nº 27-28, (1957-1958): 831-852, obra en la que analiza la protección de los caminos en el derecho medieval.

²⁴⁰ José María Sánchez Diana, "Viajes, Viajeros y Albergues en la España de los Austrias", *Chronica Nova*, nº 8 (1973): 21-25; Agustín Sánchez Rey, "Un antiguo precedente de las áreas de servicios. Las ventas del camino", *Revista de Obras Públicas*, nº 3 (noviembre, 2002): 55-64; M^a de los Ángeles Pérez Samper, "Ventas, posadas y mesones en la España Moderna", *Estudios de Historia Moderna. Homenaje a la doctora María Isabel Pérez de Colosía Rodríguez* (Málaga: Universidad de Málaga, 2006): 391-424.

y ventas en el reino de Granada. Advierten que serían los poderes locales quienes, en la práctica, se tendrían que hacer cargo de las obras y el mantenimiento²⁴¹.

Para el siglo XVIII podemos partir del volumen segundo de Santos Madrazo en el que atendió al tráfico y los servicios y, por tanto, al hospedaje de viajeros y mercaderes por los caminos, ciudades, villas y lugares del Reino²⁴². Para el reino de Granada indica veintidós infraestructuras de hospedaje en los caminos, aunque los datos del Catastro nos aporten una decena más entre ventas y ventorrillos, pues Madrazo no recoge las urbanas (mesones, posadas y hosterías) por no ser un servicio directo prestado en el camino.

El territorio de la actual Castilla-La Mancha ha sido investigado, entre otros, por Francisco Rojas Gil, que analizó la morfología del hospedaje en La Mancha del siglo XVIII. También atendieron a las infraestructuras del camino César Pacheco Jiménez, centrándose en Talavera, y Alfonso Simorte Sánchez de Rivera, en la comarca de Torrijos²⁴³. Señalar también los trabajos de Francisco García González, que estudió las aproximaciones arquitectónicas y constructivas de la casa rural en el siglo XVII, y de Carmen Hernández sobre la casa en La Mancha Oriental²⁴⁴.

²⁴¹ Máximo Diago Hernando y Miguel Ángel Ladero Quesada, "Caminos y ciudades en España de la Edad Media al Siglo XVIII", *La España Medieval*, vol. 32 (2009): 347-382 y 351.

²⁴² En el apartado "Reglamentación e iniciativa gubernamental", Madrazo recoge la legislación más importante para el servicio de hospedaje, así como una valiosa documentación sobre compras de posadas, ventas de tierras baldías para construcción de una posada, autorizaciones, solicitudes, peticiones, permisos, pleitos, manifestaciones de los inspectores generales de caminos, testimonios de viajeros, etc. Madrazo, *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850*, 455-468.

²⁴³ Francisco Rojas Gil, "Morfología del hospedaje en La Mancha en el S. XVIII", *Hispania: Revista española de Historia*, vol. 38, nº Extra 9, (1978): 343-414; César Pacheco Jiménez, "Infraestructura viaria y hospedaje en Talavera, siglos XVI-XVIII", en *Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, coord. Manuel Criado de Val, vol. 2 (Madrid: AACHE, 1996), 385-412; Alfonso Simorte Sánchez de Rivera, "Rutas viales y posadas en la comarca de Torrijos a finales del siglo XVIII", *Anales toledanos*, nº 28 (1991): 173-186.

²⁴⁴ Francisco García González, "La casa rural en la Castilla meridional: Aproximaciones arquitectónicas y constructivas en la época del Quijote", en *La monarquía hispánica en tiempos del Quijote*, coord. Porfirio Sanz Camañes (Madrid: Sílex, 2005), 103-144; y Carmen Hernández López, *La casa en La Mancha oriental. Arquitectura, familia y sociedad rural (1650-1850)* (Madrid: Sílex, 2013).

Sobre Pamplona, un interesante trabajo analiza el trabajo femenino y el hospedaje en el siglo XVIII desde otro enfoque. No se trata de las hospederías que conocemos, sino del alojamiento no regulado en hogares de particulares. A través de los datos que aporta del censo de Floridablanca, Pilar Erdozáin y Fernando Mikelarena, profundizan en las características de los hogares que acogían huéspedes y en las funciones desarrolladas por las mujeres (casadas, que complementaban sus economías familiares; viudas y algunas solteras cabezas de casa, cuyos ingresos principales procedían de este trabajo) en el servicio de hospedaje. Además, los autores presentan un amplio apéndice estadístico²⁴⁵.

Margarita Torremocha estudió el hospedaje en la ciudad de Valladolid. Además de su tipología, el número y la normativa local, analiza las peculiaridades de los hospederos universitarios y las características de quienes explotaban el servicio, siendo muchas mujeres las que se registran como posaderas: casadas, que compartían con sus esposos el oficio, pero que llevaban la carga del establecimiento cuando se registraron como posaderas; viudas, que buscaban una salida a sus pobres economías, y solteras, en el mismo caso de pobreza, aunque en estas últimas se insinuara siempre la sombra de la prostitución. En el caso de los estudiantes, a través de las noticias de pleitos, la autora profundiza en las relaciones entre hospederos-hospedados y entre los propios huéspedes. Actuarían como familiares y, en ocasiones, como demasiado familiares, provocando escándalos en la comunidad. También aporta información relativa a los costes de las estancias de los estudiantes y las posibles corrupciones en los mismos. Además, los compara con otras formas de alojamiento, teniendo en cuenta que la escasez de viviendas en Valladolid provocaría realquilamientos de cuartos, engaños en alquileres, etc.²⁴⁶. La importancia de esta contribución a la historiografía reside en la información que aporta sobre las

²⁴⁵ Fernando Mikelarena Peña y M. Pilar Erdozáin Azpilicueta, "Hospedaje y trabajo femenino en Pamplona a finales del siglo XVIII", en *Huarte de San Juan. Geografía e historia*, nº 5 (1998): 43-62.

²⁴⁶ Margarita Torremocha Hernández, "Las noches y los días de los estudiantes universitarios: posadas, mesones y hospederías en Valladolid s. XVI-XVIII", *Revista de Historia Moderna: Anales de la Universidad de Alicante*, nº 10 (1991): 43-70.

diferentes relaciones que se producen entre los sujetos implicados, aunque sea en un ámbito tan específico.

Desde la arquitectura, Rosario Baños Oliver, además de analizar la construcción de caminos en el siglo XVIII en la región de Murcia, realiza un pormenorizado estudio de las ventas a través de la cartografía, la toponimia, la legislación (tanto de la Corona como de los Concejos) y su explotación, a través de las cartas de arrendamiento en protocolos notariales. Su principal aportación consiste en el estudio de sus características edilicias y el reconocimiento patrimonial actual²⁴⁷.

Contamos con algunos estudios de caso sobre el servicio de hospedaje en el reino de Granada. Para el siglo XVI, María Aurora Molina Fajardo cuenta con varios trabajos sobre el Valle de Lecrín²⁴⁸. Respecto a las posadas y ventas en el camino de Granada a Levante, Rosario Baños, Juan Carlos Molina e Isabel Bestué estudiaron, a través de cartografía, la ubicación de las ventas de Gor, de Baúl, de las Vertientes, la venta del Molinillo y la venta de la Junquera²⁴⁹. La cartografía y las imágenes de la época, en especial los croquis del Catastro y los dibujos del Diccionario Geográfico de Tomás López, también son útiles para localizar estas construcciones y evaluar su influencia en la formación del

²⁴⁷ Rosario Baños Oliver, *Ventas y posadas en la Región de Murcia. Una arquitectura en peligro de extinción*, Tesis doctoral inédita (Universidad Politécnica de Cartagena, 2020), consultada el 21 de octubre de 2021. <http://hdl.handle.net/10317/8841>.

²⁴⁸ María Aurora Molina Fajardo. *El espacio rural granadino tras la conquista castellana: urbanismo y arquitectura con funciones residenciales en el Valle de Lecrín en el siglo XVI*, Tesis doctoral inédita (Universidad de Granada: 2012). María Aurora Molina Fajardo, "Por los caminos del siglo XVI. El hospedaje en la senda Granada-Motril a su paso por el Valle de Lecrín", *Chronica Nova*, n.º. 47 (2021), consultado el 2 enero de 2022: 329-357. <https://doi.org/10.30827/cnova.v0i47.8689>. María Aurora Molina Fajardo y M^a Teresa García del Moral, "Arquitectura residencial y toponimia en el Valle de Lecrín (Granada) según fuentes cartográficas y documentales," en *Els noms en la vida quotidiana: Actes del XXIV Congrés Internacional d'ICOS sobre Ciències Onomàstiques (Annex, Secció 6)*, eds. Joan Tort y Montserrat Montagut (Barcelona: Generalitat de Catalunya, 2014), 4, 5.

²⁴⁹ Rosario Baños Oliver, Juan Carlos Molina Gaitán e Isabel Bestué Cardiel, "Las posadas y ventas en los caminos de Granada a Levante en la cartografía del XIX. Herramientas para su inventario." *e-rph Revista Electrónica de Patrimonio Histórico*, 19 (diciembre 2016): 123-151.

imaginario colectivo.²⁵⁰ A estos trabajos se unen los referentes a las posadas de Vélez Málaga, que realizó Francisco Montoro a través de los relatos de viajes, y el de las posadas de Chirivel y Vélez Rubio, de José Domingo Lentisco Puche²⁵¹.

El estudio socioeconómico de las hospederías del reino de Granada fue uno de los primeros resultados publicados de esta tesis doctoral²⁵². De modo sintético presentamos algunas de las conclusiones, entre las que cabría citar que el amplio y heterogéneo territorio que constituye el reino de Granada ha dificultado estudios genéricos sobre las infraestructuras del camino. La propia documentación de Ensenada registra hasta cinco términos diferentes para referirse al servicio de hospedaje en este territorio: ventas, ventorrillos, posadas, mesones y hosterías, siendo la diferencia más palpable su ubicación, pues en los núcleos urbanos se situaban los mesones, posadas y hosterías y en los despoblados y caminos, las ventas y ventorrillos. Las diferencias entre ellas son difíciles de observar, aunque posiblemente atendieran al tamaño o la calidad del servicio. Una diferencia de léxico que también observamos en los relatos de viajeros, aunque

²⁵⁰ Véanse los últimos trabajos de María José Ortega Chinchilla: "El Catastro de Ensenada desde la perspectiva de la Historia visual", en *Métodos y perspectivas de investigación en Historia Moderna*, eds. Ana María Prieto García y María José Rodríguez Trejo (Universidad de Extremadura, Cáceres: 2016), 108-118; "Verde, gris y blanco. Naturaleza y arquitectura en los planos del Catastro de Ensenada y los croquis del Diccionario Geográfico de Tomás López", *Cuadernos Dieciochistas*, nº 17 (2016): 149-185; "El paisaje rural en los croquis del Diccionario Geográfico de Tomás López: una reinterpretación del paisaje político a la luz de la mirada autóctona", en *Campo y campesinos en la España Moderna. Culturas políticas en el mundo hispano*, eds. M^a José Pérez Álvarez, Laureano M. Rubio Pérez y Alfredo Martín García. Francisco Fernández Izquierdo (col.): (León: Universidad de León, 2012): 467-482. "Dibujar el espacio, representar una mirada. Málaga en los croquis del Diccionario Geográfico de Tomás López", *Chronica Nova*, nº 34 (2008): 277-313. "Los pueblos del Marquesado de los Vélez en los dibujos del Catastro de Ensenada", en *Los señoríos en la Andalucía Moderna. El Marquesado de los Vélez*, coords. Francisco Andújar Castillo y Julián P. Díaz López (Almería: Instituto de estudios almerienses, 2007), 379-402.

²⁵¹ Francisco Montoro Fernández, "Las posadas de Vélez Málaga, a finales del siglo XVIII y primera mitad del XIX, según la bibliografía de viajes", *Isla de Arriarán: revista cultural y científica*, nº 15 (2000): 41-52. José Lentisco Puche, "Viajeros, caminos y posadas en Chirivel y Vélez Rubio (1772-1862)", *Revista velezana*, nº 16, (1997): 87-104.

²⁵² Ruiz Álvarez, "Ventas, mesones y posadas en el reino de Granada (s. XVIII)".

simplificaron el servicio reduciendo al término *posadas*. Ensenada, con este término, sólo registrará tres, concretamente en Marbella.

El objeto fundamental de la legislación, expuesto anteriormente, fue regular la seguridad, los precios y el abastecimiento, así como garantizar un buen servicio a los huéspedes. También fue clave la preocupación por su ubicación para poder responder al necesario descanso durante los viajes. Pese a ello, tras el análisis geográfico de las infraestructuras en el reino de Granada, pudimos concluir que esta nueva normativa, en línea con las políticas de la Ilustración, no llegó a ser efectiva y las hospederías siguieron heredando las deficiencias medievales.

Aunque su localización en el Reino es diversa, se puede observar una concentración en los caminos y tránsitos de comercio, aumentando su densidad en las ciudades de Málaga y Granada, y en los caminos de tránsito entre Granada y Málaga, Sevilla, Madrid y Levante. Sin embargo, también se han registrado numerosas en caminos secundarios o de poco tránsito, algunas que el propio Catastro apunta que estarían cerradas. Su localización respondería a los intercambios a corta distancia, a las diferentes industrias, que tenían que poner sus productos en circulación e, incluso, al estatus social de sus propietarios o las relaciones de poder en esas zonas.

Pudimos documentar que su propiedad estaría, principalmente, en manos de la nobleza y el clero, junto a los dones, como grupo social predominante. El servicio era prestado por terceros, en régimen de arriendo por un breve espacio de tiempo. Este tipo de explotación constituye una de las causas por las que viajeros, como Ponz, explican el mal estado y pésimo servicio que prestaban. El perfil de venteros y mesoneros apunta a familias de escasos recursos, que se trasladaban a las hospederías para trabajar.

Se ha comenzado a realizar un estudio en profundidad por territorios para abordar aspectos relacionados con su utilidad, su estructura edilicia o la representación en la

cartografía de la época. Ya se han publicado dos trabajos al respecto²⁵³. El primero, referente al litoral granadino, en el que pudimos constatar el escaso peso de estos servicios, un 20,4% del total del Reino, que se concentraría en los principales puntos económicos, como la ciudad de Málaga, con 21 hospederías. El número irá disminuyendo en dirección a la parte oriental del Reino, registrando tan sólo en la actual provincia de Almería cuatro en la ciudad de Almería y una en Vera. Estudiar las infraestructuras en el litoral nos confirmó la hipótesis de partida de la poca importancia que tuvieron los caminos y, por tanto, las hospederías en el litoral, con la excepción de algunos tramos de ruedas, como el de Málaga a Vélez-Málaga. Lo demás serían veredas casi infranqueables que tendrían que sortear. Esta situación explica que sólo encontremos dos ventorrillos en la salida de Málaga. Al igual que en el resto del reino de Granada, su propiedad se concentraba en los grupos más poderosos. Por ejemplo, en Motril, los propietarios de los mesones tendrían un gran patrimonio en el propio municipio, a lo que se suma que uno de ellos era el marqués de Algarinejo, lo que nos permitió encontrar algunas documentaciones anexas. En este estudio de caso local, también comprobamos que el régimen de explotación era por arrendamiento y el perfil de los mesoneros apuntaba a hogares sin propiedades, que se trasladaban a vivir al propio mesón, en el que todos los miembros trabajaban, regulándoseles un escaso producto. Aunque siempre hay excepciones, como la de Nicolás Luis Sapio, mesonero en el mesón de Puerta de Castell de Ferro, que contaba con dos criados menores de edad.

En este trabajo también nos adentramos en las estructuras edilicias. A pesar de la escasa información que nos aportan las fuentes, constatamos que eran más amplias que la media de las viviendas. Del mesón de la Puerta de Granada, comprobamos que, como mínimo, dispondría de dos alturas. Si las comparamos con las hospederías de los Partidos del Valle de Lecrín, Órgiva y las Alpujarras, de los veintidós espacios de alojamiento de los que tenemos las medidas de su solar, únicamente superaría a los de Motril el mesón de

²⁵³ Ruiz Álvarez, "Las hospederías en el litoral del reino de Granada: Los mesones de Motril en el Catastro de Ensenada"; "Ventas y Mesones en los caminos del Valle de Lecrín y las Alpujarras (s. XVIII)".

Pinos del Valle, ubicado en la calle real del barrio alto. El mesón de Órgiva tendría un tamaño muy parecido a los de Motril, con 26 varas de frente por 22 de fondo. Los restantes serían sensiblemente más pequeños. Además, para Motril pudimos analizar algunas cuestiones referentes a la explotación, a partir de las noticias de las actas capitulares del Concejo de Motril y de la normativa que dictó durante los siglos XVII y XVIII.

En el segundo trabajo, referente a las hospederías en el Valle de Lecrín, Órgiva, Torvizcón y Las Alpujarras para el siglo XVIII, pusimos de manifiesto la relación entre el aprovechamiento y la utilidad con la variable cercanía-lejanía a las principales rutas y centros de comercio. Tanto el camino de Granada a Motril como el de la capital a Ugíjar debían tener la circulación suficiente para contar con un número tan cuantioso de servicios de hospedaje. En este caso, además del arriendo, el régimen de explotación sería directo o a jornal, lo que ha provocado la ausencia de noticias al respecto. De los que el Catastro registra como mesoneros y venteros, sí podemos aseverar que se encontrarían en la base de la pirámide económica y social. Incluso a algunos no se les reguló utilidad por el oficio, debido al poco tránsito de viajeros, por lo que complementaban con otros oficios como zapatero, tendero, jornalero o cortador de carne. Con estas informaciones, llegamos a la conclusión de que el oficio estaría denostado. Para estas comarcas también calculamos el peso económico de sus propietarios en aquellos municipios en los que se situaba la hospedería, observando que no estamos ante un grupo homogéneo por lo que a la propiedad se refiere. Finalmente, atendimos a la estructura edilicia de estas infraestructuras. Casi todos los edificios alzaban dos plantas divididas en cuartos y algunos disponían de patios, corrales y caballerizas.

2.2.3. Viajes y viajeros

Viajar en la Edad Moderna no fue fácil, por las complicaciones de las infraestructuras del camino, las propias características de los medios de transporte y la seguridad del viaje. Sin embargo, se viajó, como demuestran los testimonios de viajeros y la aparición de guías de caminos con cartografías detalladas para guiarlos.

Los libros de viajes «pueden revelarnos que representan algo más que un simple reflejo icónico de la realidad histórica o espacial que transcriben, no interesando tanto por lo que narran, sino por cómo lo dicen, lo que significan y lo que pudieron representar»²⁵⁴. Serán muchos los viajeros que nos proporcionen una imagen de la España del XVIII, principalmente de sus últimos años. Subyace en todos el transporte y el camino, pero, si de algo dejaron constancia, fue de las hospederías. El estudio de estos textos ha dado lugar a un número elevado de trabajos y tesis doctorales, así como a determinadas temáticas, como los productos alimenticios o la Semana Santa²⁵⁵.

La literatura de viajes es una línea de investigación tangencial que nos aporta testimonios sobre la vida en los caminos y los servicios de hospedaje. Del mismo modo, encontramos descripciones sobre sus características y servicio. Son muchos los trabajos realizados sobre viajes y viajeros, por lo que nos detendremos en algunos de ellos,

²⁵⁴ Dolores Corbella Díaz, "Historiografía y Libros de viajes. Le Canarien", *Revista de filología románica*, nº Extra 1 (1991): 101-120, 101.

²⁵⁵ Véanse a modo de muestra: Ana Clara Guerrero Latorre, *Viajeros británicos en la España del siglo XVIII*, Tesis doctoral inédita (Universidad Nacional de Educación a Distancia, 1989; Consol Freixa, *La imagen de España en los viajeros británicos en el Siglo XVIII*, Tesis doctoral inédita (Universitat de Barcelona, 1991); Hiltrud Friederich-Stegmann, *La imagen de España en los libros de los viajeros alemanes del siglo XVIII: con la traducción de las cartas correspondientes al "Viaje por España durante los años 1797 y 1798" de Christian August Fischer*, Tesis doctoral inédita (Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2003). Julio Fernández Portela y Virginia Isla García, "La atracción del vino en los viajeros europeos de los siglos XVIII y XIX", *Polígonos: Revista de geografía*, nº 23 (2012): 235-262; o Verónica Gijón Jiménez, "Una mirada sobre la Semana Santa en España a través de los viajeros extranjeros de la Edad Moderna", en *Meditaciones en torno a la devoción popular*, coords. José Antonio Peinado Guzmán y María del Amor Rodríguez Miranda (Asociación para la investigación de la Historia del Arte y el Patrimonio Cultural "Hurtado Izquierdo", 2016), 173-193.

remitiendo a las investigaciones de referencia, como la de José García Mercadal sobre los viajes de extranjeros a España y Portugal, los que corresponden a territorios, como el de Elvira Lindoso-Tato y Margarita M. Vilar Rodríguez sobre la literatura de viajes y el transporte en Galicia, o el de Rocío Plaza sobre las memorias de viajeros en referencia a los caminos de Andalucía²⁵⁶.

Sobre las formas de viajar, José I. Uriol Salcedo recogió algunos relatos de viajeros. Así, Esteban de Silhouette, viajero francés que recorrió España en 1729, utilizó una silla, dos mulos y el mozo por seis francos al día, unos veinticuatro reales de vellón. Incidía el francés en las dificultades que padecían los vehículos de ruedas. Norberto Caino, jerónimo italiano, realizó su viaje de Barcelona a Zaragoza en calesa tirada por mulas, y desde Madrid al Escorial, también en calesa. Por su parte, Townsend utiliza la caballería de alquiler, el calesín y el coche de colleras²⁵⁷. De los caminos, Tonswell quedó admirado por la obsesión de trazar caminos rectos, a lo que Henry Swinburne, se quejaba sobre el ritmo tan lento para llevar a cabo estas obras de ingeniería²⁵⁸.

Sobre el reino de Granada, Juan Álvarez de Colmenar aporta numerosos grabados e información sobre urbanismo y costumbres sobre el viaje por las tierras granadinas entre 1707 y 1741. Francis Cartes, en la primera mitad del siglo, recoge en un mapa de su viaje de

²⁵⁶ José García Mercadal, *Viajes de extranjeros por España y Portugal. Desde los tiempos más remotos hasta comienzos del siglo XX* (Salamanca: Junta de Castilla y León), 6 vol.; Elvira Lindoso-Tato y Margarita M. Vilar Rodríguez, “La literatura de viajes y el transporte en Galicia desde el último tercio del siglo XVIII hasta mediados del XIX”, *Cuadernos De Estudios Gallegos*, vol. 62, nº 128 (2015), consultado el 9 de octubre de 2021: 207–247. <https://doi.org/10.3989/ceg.2015.128.07>; y Rocío Plaza Orellana, *Los caminos de Andalucía: memorias de los viajeros del siglo XVIII* (Sevilla. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2008).

²⁵⁷ Uriol Salcedo, *Historia de los caminos de España*, I, 362-365.

²⁵⁸ Joseph Townsend, *Viaje por España en la época de Carlos III. 1.786-1.787* (Madrid: Turner, 1.988), 391-392; Henry Swinburne, *Travels trough Spain, in the Years 1775 and 1776: in which several monuments of roman and moorish architecture are illustrated by accurate drawings taken on the spot.* (London, 1779), consultado el 21 de octubre de 2021. <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000001409&page=1>.

Gibraltar a Málaga una venta²⁵⁹. Ninguno de estos viajeros describe ventas ni mesones, sino que priorizan sus descripciones en los paisajes, el patrimonio y la historia de Andalucía. Es Antonio Ponz²⁶⁰, en sus cartas y testimonios de viaje, el que muestra su enfado por el estado de las posadas en los caminos del Reino. Concretamente, se queja de la posada de Vélez-Málaga. Dice que es la peor que ha visto, siendo deshonoroso el oficio y estando en manos de vecinos infelices. También señala que gran parte de las hospederías pertenecen a propios de los pueblos o de los señores de éstos, arrendándolas a los más pobres de los pueblos. Indica Ponz que no podrán dar cama a forasteros por no conocerla ni haberla tenido para ellos. En el apartado referente a la propiedad comprobamos que, para el reino de Granada, no es mayoritaria la de propios y señores, aunque sí se cumple que mesoneros y posaderos, generalmente, son los más pobres de los lugares, no teniendo ninguna propiedad. En cuanto al trato, Ponz afirma que al viajero se le trata con mala gracia, como si fuese un enemigo²⁶¹.

Rocío Plaza recoge testimonios de numerosos viajeros para el siglo XVIII, como el de Twiss, que en 1773 viajó de Lumbreras a Vélez Rubio y de Baza a Guadix. En el primer trayecto no encontró ninguna casa y, en el segundo, encontró dos, siendo una de ellas la venta donde comieron. Una realidad que se repetía en el tramo de Purullena a Iznalloz, donde sólo encontró una venta que ofrecía comida, y entre Loja y Alhama, donde también había una única venta. Otro de los viajeros que señala es William Jacob que, entre Santa Fe y Loja, sólo encontró una venta desprovista de recursos y repleta de muleros y mulas. Tal

²⁵⁹ Juan Álvarez de Colmenar, *Les delices de l'Espagne & du Portugal : où l'on voit une description exacte des antiquitez, des provinieses...* (Leide: chez Pierre Vander Aa, 1707), Volumen 3: 484-533. Francis Cartes, *A Journey from Gibraltar to Málaga: with a view of that garrison and its environs; a particular account of the towns in the Hoya of Málaga... and thirteen plates engraved from original drawings, taken in the year 1772* (London: F. Nichols, 1780), 2v, 366.

²⁶⁰ Antonio Ponz, *Viage de España, ó Cartas, en que se da noticia de las cosas más apreciables, y dignas de saberse que hay en ella. 1725-1792* (Editor: Joachin Ibarra: 1772-1794), Tomo XVII, 156.

²⁶¹ Ponz, *Viage de España, ó Cartas, en que se da noticia de las cosas más apreciables, y dignas de saberse que hay en ella. 1725-1792*, Tomo XVIII, 237-266.

era la situación del servicio de hospedaje que Humboldt cuenta que las ventas estaban aisladas y desamparadas. Rocío Plaza también repara en los mesoneros, parte fundamental del servicio de hospedería, recogiendo testimonios que de nuevo describen a las personas que ejercían este oficio como ladrones, descarados o desvergonzados, pues en algunos puntos de la geografía del Reino se sentían imprescindibles y abusaban de los precios y de los viajeros que se veían obligados a descansar tras sus trayectos por tortuosos caminos²⁶².

Los testimonios de Twiss y de Jacob sobre la venta de Casarabonela nos muestran una edificación con una sola habitación en la que comer, cocinar y dormir. El Catastro recoge un mesón y dos ventas en este término, por lo que no podemos discernir a cuál de estas tres casas de hospedaje se refiere, pues estos viajeros utilizan indiscriminadamente los términos ventas, posadas y mesones, aunque hubiera diferencias entre ellos. En este sentido, otra de las ventas que describen dichos viajeros es la de Algotocín, pero el Catastro no recoge en este lugar más que un mesón, perteneciente al Concejo, al que se le regula una utilidad de 154 reales.

En dichas memorias también se menciona la posada de Gaucín, refiriéndose a sus graves problemas de alojamiento, aunque los datos catastrales nos confirman que había dos mesones, pertenecientes a Don Rodrigo Soriano, con una utilidad al año de 880 reales. Dalrymple se alojó en uno de ellos en 1774, encontrando una habitación sin cama donde se podía descansar en un poco de paja. Jacob encontraría tres décadas después la misma estampa, aunque señala que sólo había una posada en este término²⁶³.

Estos testimonios de viajeros en el siglo XVIII también aportan información de la posada de Marbella, con una sola habitación; la de Alhama, en la que no había víveres; la Cuatro Naciones en Málaga, muy frecuentada por británicos; la Posada del Sol o la de la calle San Gerónimo, ambas en Granada; la Posada de las Almas en Ronda; las regentadas por gitanos, como la venta de Chirivel, o la del camino entre Iznalloz y Granada. Sobre la

²⁶² Plaza Orellana, *Los caminos de Andalucía. Memorias de los viajeros del siglo XVIII*, 142-146.

²⁶³ Plaza Orellana, *Los caminos de Andalucía. Memorias de los viajeros del siglo XVIII*, 149.

venta de Láchar, Humboldt refiere a una posadera que cantaba y tocaba a la guitarra las seguidillas; y en la posada de Fuengirola se salaban anchoas y sardinas.

Los viajeros nos presentan una imagen desoladora del servicio de hospedería español en el siglo XVIII y, en concreto, en el reino de Granada, con casas casi en ruina, sin amueblar o con poco mobiliario, sin ofrecer víveres y con un oficio de mesonero muy denigrado, un panorama dantesco que caricaturizaba la vida en los caminos²⁶⁴.

2.3. De la organización de la justicia y el gobierno al Juzgado Privativo de la Real Cabaña de Carreteros en Granada

En la España Moderna encontramos un territorio con innumerables desigualdades (en la economía, la administración, la red de transportes...) y con una estructura social basada en dicha desigualdad. El poder y la conflictividad social constituirán dos instrumentos muy útiles para el estudio del transporte. Una situación como la descrita posee sus características generales, que parten de las instituciones y que se verán reflejadas en la redacción de innumerables normativas. También en la constitución de instituciones como la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros, que contaba con una comisión propia en el seno del Consejo, encargada no sólo de impartir justicia y desagraviar a un grupo privilegiado, como el que configuran los transportistas, sino de transmitir al pueblo el poder y control de la Monarquía y visibilizar la protección del transporte, que, al fin y a la postre, era el encargado de garantizar la subsistencia de las ciudades y de sustentar la guerra.

La historiografía de las instituciones ocupó la atención de los historiadores, sobre todo en el siglo XIX y hasta mediados del XX, habiéndose adoptado en las últimas décadas nuevas perspectivas, como la Historia económica y social, para afrontar su estudio. Pese a

²⁶⁴ Plaza Orellana. *Los caminos de Andalucía. Memorias de los viajeros del siglo XVIII*, 150-157.

ello, las instituciones siguen analizándose sobre una base bibliográfica clásica y, en ciertos aspectos, conservadora o estática, propia de la influencia de la Historia del Derecho, hecho que demuestra la necesidad de potenciar trabajos interdisciplinares que contribuyan a la discusión, no tanto del Estado Moderno, ampliamente debatido, sino de sus pormenores y casuísticas concretas. Nos referimos a precisar líneas de trabajo, como el papel de la justicia del transporte en el Estado Moderno durante un periodo histórico que, como ya precisara José Antonio Maravall, es un tiempo de revolución estatal²⁶⁵.

En este apartado intentaremos trazar un discurso lógico, desde lo general hasta el Juez de Comisión o Privativo, que nos permita sentar algunas bases y características de la institución e identificar sus instrumentos y posiciones de partida para, de esta forma, estudiar la realidad social del transporte en el sudeste peninsular, a partir de la documentación judicial generada por el Juzgado Privativo de la Real Cabaña de Carreteros de la Real Chancillería de Granada. Para ello, creemos importante conocer cómo se han estudiado las instituciones, la justicia y la conflictividad, atendiendo especialmente al tribunal de la Real Chancillería en un entramado de jurisdicciones, que condicionarán el ir y venir de gentes, ideas y mercancías.

Como marco general, partiremos de la obra de Luis García de Valdeavellano *Curso de Historia de las Instituciones españolas*²⁶⁶, que, aunque limitada a la Edad Media, sienta las bases del Estado Moderno y su administración. Señala que en la Baja Edad Media el comercio interior castellano no fue muy intenso, debido «a la aspereza de los caminos, la

²⁶⁵ José Antonio Maravall, *Estado moderno y mentalidad social (Siglos XV al XVII)* (Madrid: Revista de Occidente. Dos volúmenes, 1972).

²⁶⁶ Luis García de Valdeavellano, *Curso de Historia de las Instituciones española* (Madrid: ediciones de la Revista de Occidente, 1973). Esta obra ha sido reeditada hasta el año 1986. En este caso utilizaremos la cuarta edición corregida y aumentada en la que el Catedrático de la Universidad de Madrid y académico de número de la Real Academia de la Historia (ya fallecido), nos presenta un ejercicio de síntesis de la aparición de las instituciones. Véanse también: José Manuel Pérez-Prendes, *Curso del Derecho Español*, vol. 1 (Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 1989; y Enrique Gacto Fernández, José Antonio Alejandro García y José María García Marín, *El Derecho Histórico de los pueblos de España (Temas y textos para un curso de Historia del Derecho)* (Madrid, 1992).

lentitud de los medios de transporte (recuas de mulas y carretas de bueyes) y las depredaciones del bandolerismo»²⁶⁷. Ferias, mercaderes, cofradías y corporaciones profesionales o gremios empiezan a adquirir una gran importancia en el camino hacia el capitalismo comercial. Si bien este manual explica infinidad de cuestiones sobre la administración, tanto de Castilla como de Aragón, nos interesa especialmente el capítulo que dedica a la administración de justicia. Es sabido que hasta el final de la Edad Media no se empezó a diferenciar la administración de justicia de la administración pública, encontrando desigualdades territoriales a causa de la diversidad de jurisdicciones en las que se organizaba el territorio: jurisdicción del estado, jurisdicción señorial, jurisdicción eclesiástica y jurisdicción mercantil.

Así, la diversidad de jurisdicciones en las que se organizaba el territorio hispano nos sitúa en un complejo entramado para transportar, encontrando desigualdades competenciales en continuo conflicto de poderes (Estado, Señoríos, Eclesiásticos...)²⁶⁸. En consecuencia, la justicia era ejercida por los reyes mismos, por su Consejo, por los Alcaldes de Casa y Rastro del Rey, que los acompañaban siempre, y por la Audiencia y Chancillería. En concreto, la Real Audiencia y Chancillería de Valladolid se crea en 1371 en las Cortes de Toro con competencias en la Corona de Castilla. Irá perdiendo poder con la creación de la

²⁶⁷ Luis García de Valdeavellano, *Curso de Historia de las Instituciones españolas*, 277.

²⁶⁸ Sobre las jurisdicciones me remito al apartado “(Sobre)Vivir entre jurisdicciones” del reciente trabajo, en prensa, resultado de esta tesis doctoral: Raúl Ruiz Álvarez, “Concejos locales, transporte y conflictividad en el sur de la Península Ibérica (s. XVIII)”, Dossier coordinado por Rubén Castro Redondo y Benita Herreros Cleret De Langavant, en Ana Mónica González Fasani, Guillermo Nieva Ocampo, Carolina Biernat, Nahuel Vassallo y Alejandro Chicliguay, *Historia Moderna. Problemas, debates y perspectivas* (Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur –EDIUNS–), [En prensa]. La cuestión de las jurisdicciones ocupó parte del debate de la mesa coordinada por Rubén Castro Redondo y Benita Herreros Cleret De Langavant con el título *Concejos locales y conflictividad social en las Monarquías Ibéricas de la Edad Moderna*. Agradezco a los participantes sus aportaciones, especialmente a los profesores Ofelia Rey Castelao y Rubén Castro Redondo, coincidiendo en la necesidad de profundizar en el estudio de las jurisdicciones en la España Moderna, ya fuesen para la administración de impuestos o para impartir justicia en un entramado judicial más complejo de lo que podría pensarse a priori, con figuras como las de los Jueces de Comisión con competencias concretas e inhibición de otras justicias, lo que a su vez crearía un paralelo organigrama judicial con jueces subdelegados.

Real Audiencia de Galicia en las Cortes de Toledo de 1480²⁶⁹, y con la Real Cédula de 1494 con la que se crea otra audiencia en Ciudad Real, reservándose a la de Valladolid los asuntos de las tierras situadas al norte del Tajo y a la de Ciudad Real, los del sur. En 1505 la Chancillería de Ciudad Real fue trasladada a Granada, convirtiendo a la ciudad en Corte y albergando el sello real. En la Edad Moderna administrar justicia no equivale sólo a la resolución equitativa de los litigios, sino que pretende conseguir el orden y la equidad. De ahí que la Chancillería ejerza simultáneamente funciones gubernativas y judiciales, en un siglo que experimenta transformaciones en el modelo de administración y camina hacia cierta separación entre esa justicia y administración, que no llegó a conseguirse del todo²⁷⁰.

2.3.1. La Chancillería de Granada

Podríamos decir que la Chancillería de Granada ha recibido gran interés historiográfico como Tribunal Superior de Justicia del Antiguo Régimen, aunque no a niveles de su homóloga en el norte del Tajo, la Chancillería de Valladolid, o a los de la Audiencia de

²⁶⁹ Sobre el órgano de gobierno de la Real Audiencia de Galicia me remito a la obra de Laura Fernández Vega, *La Real Audiencia de Galicia, órgano de gobierno en el Antiguo Régimen* (A Coruña: Diputación de A Coruña, 1982). La obra es el resultado de la publicación de su tesis doctoral, dirigida por el profesor Antonio Eiras Roel en la Universidad de Santiago de Compostela. Nos encontramos ante la primera división del territorio jurisdiccional de una Chancillería en el Península. Este modelo se trasladaría a otros territorios (América, Sevilla, Canarias...). Véase también: Rubén Castro Redondo, "La conflictividad por servidumbres en los procesos judiciales de la Real Audiencia de Galicia en la Edad Moderna", *Vínculos de Historia*, nº 8 (2019), consultado el 1 de septiembre de 2021: 315-336. http://dx.doi.org/10.18239/vdh_2019.08.1. Especialmente la parte de metodología: 316-318, y la bibliografía: 335-336.

²⁷⁰ Juan Luis Castellano Castellano, *Gobierno y Poder en la España del siglo XVIII* (Granada: Universidad de Granada, 2006). Véanse también los textos de referencia de José Antonio Escudero, "La reconstrucción de la administración central en el siglo XVIII", 81-178, y José María García Marín, "La reconstrucción de la administración territorial y local en la España del siglo XVIII", 181-221, en *Historia de España de Menéndez Pidal*, tomo XXIX (I) (Madrid: Espasa Calpe, 1985).

Galicia²⁷¹. Volviendo a Granada, el interés por estas cuestiones responde a las últimas cuatro décadas, pues la complejidad interna del propio tribunal, así como la pérdida de parte de su archivo (ejemplo: las actas del Real Acuerdo), dificultan la tarea, aunque no la imposibilitan del todo, como veremos a continuación.

Desde el siglo XVIII el tribunal granadino ha llamado la atención de investigadores, como el caso de Juan Sempere y Guarinos²⁷². Un siglo después, García Samos publicó su obra, con el título de *La Audiencia de Granada desde su fundación hasta el último pasado siglo*²⁷³, en la que describió la fisionomía del magistral Palacio de Justicia, ubicado en la Plaza Nueva: ventanas, balcones, puertas, columnas, escaleras, arcos, habitaciones, techos...; para detenerse en la dependencia del Archivo: un pequeño antedespacho para el archivero, que dará paso al salón principal (antigua sala de lo criminal), y tres pequeñas habitaciones donde morarían «ratas y otros inmundos animales»²⁷⁴, entre documentos acopiados por el pavimento. También realizó un recorrido descriptivo por su creación y traslado a la capital del reino de Granada, así como por su jurisdicción en los reinos de Granada, Sevilla, Jaén, Córdoba y Murcia y las provincias de la Mancha y Extremadura, que, aunque en la letra podrían quedar claras, se enfrentarían a una constante tensión con

²⁷¹ Sobre el estudio de la conflictividad de Galicia nos remitimos al estado de la cuestión del trabajo de Raquel Iglesias Estepa, "La conflictividad "sorda". Un estudio sobre la criminalidad a finales del Antiguo Régimen", *Obradoiro de Historia Moderna*, nº 10 (2001): 247-273.

²⁷² Juan Sempere y Guarinos, *Observaciones sobre el origen, establecimiento y preeminencias de las chancillerías de Valladolid y Granada* (Granada: Imprenta de los herederos de D. Nicolás Moreno, 1796). Véase: Pere Molas Ribalta, "Consejos y Audiencias", *Studia historica. Historia moderna*, nº 15 (1996), consultado el 1 de agosto de 2021: 9-22. https://revistas.usal.es/index.php/Studia_Historica/article/view/2776. En este artículo se presenta un recorrido bibliográfico por las instituciones de gobierno y de Justicia durante la Edad Moderna. Especialmente, las páginas 13-16, en las que aborda las chancillerías y audiencias en Castilla.

²⁷³ A. García Samos, *La Audiencia de Granada desde su fundación hasta el último pasado siglo: reseña histórica-descriptiva* (Granada: Tip. de Calixto Álvarez Lozano, 1998), consultado el 1 de septiembre de 2021 <http://hdl.handle.net/10481/7819>.

²⁷⁴ A. García Samos, *La Audiencia de Granada desde su fundación hasta el último pasado siglo: reseña histórica-descriptiva*, 9.

otras jurisdicciones, como la correspondiente a la Alhambra. En su obra narra la organización y sus funciones, así como la formación de las ordenanzas que regularían su funcionamiento y competencias. Finalmente, queda patente el interés que ya en el siglo XIX causaba la proyección del tribunal en la ciudad de Granada, a través de su participación en las fiestas del Corpus. Pese a la importancia de los Jueces de Comisión en el tribunal, no realiza ninguna referencia.

En la segunda mitad del siglo XX emergen estudios que se interesan (si bien de forma parcial) por diferentes aspectos del tribunal, como su nacimiento, evolución y desintegración, así como su papel en determinados momentos o algunas de las características de los fondos del Archivo de la Real Chancillería de Granada²⁷⁵. Durante la década de los 80' aumenta la producción desde nuevos enfoques, también parciales. Así, desde disciplinas como la Historia del Arte, se ocuparon de los elementos arquitectónicos como la fachada, la iconografía y la historia, tanto urbanística como de las principales obras

²⁷⁵ A modo de ejemplo, véanse: Eladio de Lapresa Molina, "El Archivo de la Real Chancillería de Granada: guía histórico - descriptiva", *Chronica Nova* nº 3 (1969), consultado el 2 de agosto de 2021: 39-53. <https://doi.org/10.30827/cn.v0i3.2942>; Pilar Núñez Alonso, "Fondos del Archivo de la Real Chancillería de Granada en relación con América", *Documentación y archivos de la colonización española*, vol. 2 (1980): 31-38; y Juan Félix Sanz Sampelayo, "Desintegración de la Real Chancillería de Granada. Las Audiencias de Grados (Sevilla) y de Extremadura (Cáceres) en el contexto social del Sureste peninsular en el siglo XVIII", *Actas del I Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna (Siglo XVIII)* (Córdoba, 1978), 245-252.

del edificio de justicia²⁷⁶. En estos años comenzamos a vislumbrar los primeros estudios territoriales o temáticos, principalmente atendiendo a las hidalguías, que tanto interés han generado y continúan generando a la investigación, aunque, actualmente, desde otros enfoques metodológicos²⁷⁷. Pero, sobre todo, se consolida un fuerte interés por conocer las características de la cúspide organizativa del tribunal y sus funciones más institucionales, como queda de manifiesto en la comunicación de María Ángeles Samper sobre los ministros de la Chancillería en el siglo XVIII, o la conferencia de Pedro Gan en el Curso de Verano de la Universidad de Córdoba sobre el «barroco en Andalucía», en la que abordaría el marco institucional de la Real Chancillería²⁷⁸.

²⁷⁶ Antonio Ángel Ruiz Rodríguez, José Manuel Gómez-Moreno e Inés María del Álamo Fuentes “Francisco Del Castillo, Autor De La Fachada De La Chancillería De Granada”, *Cuadernos de Arte de La Universidad de Granada*, nº 16 (1984), consultado el 1 de septiembre de 2021: 159-72. <http://revistaseug.ugr.es/index.php/caug/article/view/11092>; Pedro Antonio Galera Andreu, “Francisco del Castillo, maestro mayor de la Chancillería de Granada”, *Cuadernos de arte de la Universidad de Granada*, nº 16 (1984), consultado el 1 de septiembre de 2021: 157-158. <http://revistaseug.ugr.es/index.php/caug/article/view/11091>; Antonio Ángel Ruiz Rodríguez, “Documentación relativa a la ubicación urbanística de la Real Chancillería de Granada y su Archivo, en los primeros años del siglo XVI”, *Cuadernos de arte de la Universidad de Granada*, nº 17 (1985-86), consultado el 2 de septiembre de 2021: 321-328. <http://revistaseug.ugr.es/index.php/caug/article/view/11077>; y Miguel Ángel León Coloma, “Estudio Iconográfico de la Puerta de la actual Sala de lo Civil del Palacio de la Real Chancillería de Granada”, *Cuadernos de arte de la Universidad de Granada*, nº 17 (1985-86), consultado el 2 de septiembre de 2021: 217-246. <http://revistaseug.ugr.es/index.php/caug/article/view/11070>.

²⁷⁷ Ángela Madrid y Medina, *La provincia de Ciudad Real en la Chancillería de Granada* (Ciudad Real: Instituto de Estudios Manchegos, 1983); y María Amparo Moreno Trujillo, “Noticia de los pleitos de hidalguía de Albacete en la primera mitad del siglo XVI en la Real Chancillería de Granada”, en *Congreso de historia de Albacete: 8-11 de diciembre de 1983*, vol. 3 (Albacete: Instituto de Estudios Albacetenses "Don Juan Manuel", 1984), 27-34.

²⁷⁸ María de los Ángeles Pérez Samper, "Los ministros de la Chancillería de Granada a mediados del siglo XVIII", en *Actas del II Coloquio de Historia de Andalucía. Andalucía moderna* (Córdoba: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1983), 131-165; y Pedro Gan Giménez, “La Real Chancillería de Granada: el marco institucional”, en *Conferencias de los Cursos de Verano de la Universidad de Córdoba sobre "El barroco en Andalucía"*, coord. Manuel Peláez del Rosal, vol. 1. (Córdoba: Universidad de Córdoba y Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1984), 197-202.

En el bienio 1987-1988 se publican dos monografías a destacar. Una primera, a cargo de Antonio Ángel Ruiz Rodríguez, en la que incidió sobre el siglo XVI, profundizando en los cargos y el personal del alto tribunal. Y una segunda, publicada un año después, en la que Pedro Gan Giménez abarca una cronología más amplia, que comprende toda la vida del alto tribunal granadino (1505-1834), ahondando, desde un enfoque metodológico más social, en los grupos dirigentes que desempeñaron los cargos²⁷⁹. Ese mismo año publica dos artículos en los que estudia para el siglo XVII, por un lado, las relaciones entre la Chancillería y la Real Maestranza de Caballería de Granada y, por otro, la nómina y trayectoria académico-profesional de los presidentes²⁸⁰.

La década de los 90' continuaría la senda marcada a principios de la anterior, centrándose principalmente en problemáticas concretas, tanto en las líneas de investigación como en el territorio de estudio. Así, se percibe una continuidad en el interés

²⁷⁹ Antonio Ángel Ruiz Rodríguez, *La Real Chancillería de Granada en el siglo XVI* (Granada: Diputación Provincial de Granada, 1987); y Pedro Gan Giménez, *La Real Chancillería de Granada (1505-1834)* (Granada: Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino, 1988). Remitimos aquí también a la monografía de la investigadora francesa Janine Fayard *Les membres du Conseil de Castille à l'époque moderne (1621-1746)* (Paris: Genève, 1979, Traducción castellana, Madrid, 1982) por ser una buena síntesis institucional del Consejo de Castilla, pero sobre todo por la metodología empleada al estudiar cuestiones sociales de sus concejeros, especialmente en los siglos XVII y XVIII. Véase también el artículo que, en cierta medida, continúa la cronología de la obra anterior incidiendo en académicas, profesionales y familiares de los concejeros que fueron nombrados por Fernando VI y Carlos III. En Janine Fayard, "Los ministros del Consejo Real de Castilla (1746-1788)", *Cuadernos de investigación histórica*, nº 6 (1982), consultado en línea el 1 de agosto de 2021: 109-136. http://www.fuesp.com/pdfs_revistas/cih/revistas_completas/cih-6.pdf. Otros trabajos clásicos sobre la cuestión son: Jean Marc Pelorson, *Les letrados juristes castillans sous Philippe III: recherches sur leur place dans la société, la culture et l'état* (Poitiers, 1980. Edición utilizada Valladolid: Junta de Castilla y León y Caja Duero, 2008); Richard Kagan, *Universidad y sociedad en la España Moderna* (Madrid: Tecnos, 1974) y, del mismo autor: *Pleitos y pleiteantes en Castilla, 1500-1700* (Valladolid: Junta de Castilla y León, 1991).

²⁸⁰ Pedro Gan Giménez, "Chancillería y Maestranza en la Granada del siglo XVIII", *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, nº 2 (1988), consultado el 2 de agosto de 2021: 123-151. <https://granada.cehgr.es/images/stories/revistas/CEHGR-002.pdf>; y "Los presidentes de la Chancillería de Granada en el siglo XVIII", *Espacio, tiempo y forma. Serie IV, Historia moderna*, nº 1 (1988), consultada el 2 de agosto de 2021: 241-258. <https://doi.org/10.5944/etfiv.1.1988.3178>.

arquitectónico y artístico del edificio²⁸¹, por los estudios documentales²⁸² y la atención a los magistrados²⁸³.

Motivadas por la celebración de las primeras Jornadas de Archivos Históricos en Granada, celebradas en mayo de 1999, despegan las publicaciones relacionadas con los fondos archivísticos impulsadas, entre otros, por el director del Archivo de la Real Chancillería de Granada, David Torres Ibáñez, y la directora del Archivo Histórico

²⁸¹ María José Martínez Justicia, “La restauración arquitectónica y sus formulaciones teóricas. A propósito de la restauración de la fachada de la Real Chancillería y de la portada de la Casa de Castril”, *Cuadernos de arte de la Universidad de Granada*, nº 23 (1992), consultado el 1 de agosto de 2021: 581-596. <https://revistaseug.ugr.es/index.php/caug/article/view/10945>; Lázaro Gila Medina, “Tres portadas emblemáticas del primer barroco granadino: las de los hospitales de san Juan de Dios y la Real y la del convento de la Concepción”, *Cuadernos de arte de la Universidad de Granada*, nº 29 (1998), consultado el 1 de agosto de 2021: 79-88. <https://revistaseug.ugr.es/index.php/caug/article/view/10385>.

²⁸² María Dolores Guerrero Lafuente, “Documentos reales del Archivo de la Real Chancillería de Granada (1304-1554)”, *Historia Medieval: actas del II Congreso de Historia de Andalucía*, vol. 1 (Córdoba: Junta de Andalucía, 1994), 171-184.

Estudios Territoriales (especialmente descripción de fondos), véanse a modo de ejemplo: María Álvarez Rivas y Teresa Castro Martínez, “El marquesado de los Vélez en el Archivo de la Real Chancillería de Granada: Siglo XVI”, en *Almería entre culturas: (siglos XIII-XVI)*, vol. 1 (Almería: Instituto de estudios almerienses, 1990), 291-302; Hilario Rodríguez García, “Documentación de la provincia de Toledo en el Archivo de la Real Chancillería de Granada”, *Anales toledanos* (1991): 301-342; o Alfredo Barredo de Valenzuela, “La provincia de Huelva en los Pleitos de Hidalguía conservados en el Archivo de la Real Chancillería de Granada”, *Colaboraciones*, nº 3 (“1991): 131-170. María Jiménez Moreno, “Córdoba en el archivo de la Real Chancillería de Granada”, *Andalucía moderna: actas del II Congreso de Historia de Andalucía: Córdoba, 1991*, vol. 8 (Córdoba: Junta de Andalucía, 1995), 547-555.

²⁸³ Francisco Pérez Garzón, *Diego Pérez de Villamuriel: obispo de Mondoñedo y presidente de la Real Chancillería de Granada* (León: Junta de Castilla y León, 1995).

Provincial de Granada, Eva Martín López, y que continuarán durante la primera década del siglo XXI²⁸⁴.

Si bien, a partir del año 1997, comienza a abrirse un camino de conocimiento al investigar la Chancillería en el contexto de la justicia del Antiguo Régimen en la Monarquía Hispánica, pero también su relación con la justicia en Europa o sus diferentes funciones de justicia y gobierno. Así, podemos afirmar que comienza un cambio sustancial en la investigación de la Chancillería con la aparición de los estudios de la profesora del departamento de Historia Moderna y de América de la Universidad de Granada, Inés Gómez González, que va más allá de la prosopografía de la institución y sus ministros.

En el año 2003 ve la luz el libro de Inés Gómez González, resultado de su tesis doctoral, con el título *La justicia, el gobierno y sus hacedores. La Real Chancillería de Granada*

²⁸⁴ Los resultados de las primeras Jornadas de Archivos Históricos en Granada se publicarán por la Universidad de Granada en 1999 con el título *Los fondos históricos de los archivos españoles ponencias y comunicaciones presentadas a las I Jornadas de Archivos Históricos en Granada, celebradas los días 27 y 28 de mayo de 1999*. En las mismas encontramos los siguientes textos relacionados con los fondos del Archivo de la Real Chancillería: Eva Martín López, “El registro del sello secreto del Real Acuerdo del Fondo de Chancillería del Archivo de la Chancillería de Granada”; María Soledad Martínez Berbel, “Privilegios y juros en los Libros de toma de razón del Registro del Archivo de la Real Chancillería de Granada. Aspectos archivísticos y diplomáticos”; David Torres Ibáñez, “Justicia y gobierno en el Antiguo Régimen. El fondo de la Real Audiencia y Chancillería de Granada”. Ese mismo año se publican varios trabajos que abundan en la clasificación archivística de los fondos y en análisis de determinadas series documentales: Salvador Ariztondo Akarregi, Eva Martín López y Manuel Torralba Aguilar, “Los pleitos declarativos en apelación” en el Archivo de la Real Chancillería de Granada”, *Chronica Nova*, nº 26 (1999), consultado el 1 de agosto de 2021: 349-373. <http://hdl.handle.net/10481/24433>. En los resultados de las III Jornadas sobre investigación de Archivos *La administración de justicia en la historia de España: actas de las III Jornadas de Castilla-La Mancha sobre investigación en archivos. Guadalajara, 11-14 noviembre 1997* (Guadalajara: Junta de Comunidades de Castilla La Mancha, 1999) contamos con cuatro aportaciones: Eva Martín López y Salvador Ariztondo Akarregi, “Análisis documental de la serie Registro de Probanzas del Archivo de la Real Chancillería de Granada”, 351-372; y “Repartimiento y señalamiento de pleitos: El problema de las dependencias en la Real Chancillería de Granada: Series documentales”, 373-394; David Torres Ibáñez, “Bases metodológicas para la reorganización del Archivo de la Real Chancillería de Granada: La Serie Registro del Sello”, 395-410; y Antonio Agustín Gómez Gómez, “Las pruebas periciales en la Administración de Justicia del Antiguo Régimen: Vistas de ojos y paños de pintura: Las diligencias de deslinde, apeo y amojonamiento en la Real Chancillería de Granada”, 411-432.

en *el Antiguo Régimen*²⁸⁵, donde desgrana el funcionamiento de la institución desde su creación en 1505 hasta su extinción en 1834. Ya en la introducción plantea un recorrido crítico por la literatura de la historia de las instituciones desde sus diferentes enfoques, acudiendo a un nutrido análisis de fuentes archivísticas, que lo han convertido en una obra de referencia y de obligada consulta para quienes investigan sobre cualquier aspecto de la justicia, no sólo en Granada, sino en la Europa Moderna, pues muy acertadamente ha sabido conjugar los conceptos poder-justicia, utilizando los órganos de gobierno como caleidoscopio no sólo de la justicia, sino de aspectos culturales, sociales o, incluso, de historia de las mentalidades de quienes la ejercen.

2.3.2. La Justicia de Comisión

Inés Gómez González, en 2011 publica un artículo, que tomaremos como base para explicar las características de las Comisiones o Jueces de Comisión, es decir, cuando se confía a un oficial de la monarquía una función extraordinaria a las de su cargo, función que realizará por mandato de una institución o ministro superior y que, en algunas ocasiones, se situaría por encima de la propia institución. Este encargo recaería en los ministros de sus Consejos, de las Chancillerías y Audiencias, alcaldes de Casa y Corte, corregidores, alcaldes mayores y abogados, si bien, el Juez Privativo de la Real Cabaña recayó en los ministros del Consejo y, como veremos más adelante, generó un entramado administrativo desigual en España a través de las subdelegaciones, que en el sur recayeron en los Magistrados de la Real Chancillería de Granada. Gómez, con una cuidada bibliografía, atiende a los excesos cometidos por estos jueces, en ocasiones causados por no tener salario ordinario, sino por cobrar de las partes. Otro de los problemas sería encargar

²⁸⁵ Inés Gómez González, *La justicia, el gobierno y sus hacedores. La Real Chancillería de Granada en el Antiguo Régimen* (Granada: Comares, 2003).

Comisiones a los Magistrados de la Chancillería, pues dispersaban la atención de sus funciones principales en el alto tribunal. Los procuradores dejarán fe de esto a través de diversas peticiones y quejas, que, en la mayoría de ocasiones, no tendrían respuesta favorable, aunque en otras sí, como con la creación de un cuerpo fijo de Jueces de Comisión con un salario ordinario, que también tuvo sus más y sus menos por no poder asumir el coste o porque no siempre habría Comisiones. Un ir y venir que documenta Gómez González hasta que en 1769 Carlos III manda que los ministros de las Chancillerías y Audiencias no tengan Comisiones sin su permiso. En 1799 cesarán todas las Comisiones.

Muchas Comisiones serían de gobierno y control del territorio y sus actividades socioeconómicas, en especial del ejercicio de las funciones de los corregidores y el mantenimiento del orden público. Otras Comisiones serían propiamente de justicia. Gómez González apunta que estas Comisiones, con un Juez Conservador a la cabeza, se enfrentaban a una de las bases de la justicia en el Antiguo Régimen: la colegialidad.

Algunos ejemplos muy bien documentados sobre estas Comisiones de gobierno los encontramos en la reciente tesis doctoral de Isabel María Sánchez Andújar sobre las memorias de Fernando José Velasco y Ceballos, presidente de la Chancillería de Granada entre 1766 y 1770. Intervendría en la jurisdicción de la Chancillería a través reales provisiones, autos acordados, juntas y comisiones. La autora detalla sus funciones en cada una de las comisiones siguiendo el orden en el que aparecen en sus memorias:

Rentas Decimales y Fábricas de Iglesias del Arzobispado de Granada; la de la presidencia de la Junta del Real Hospicio, del Hospital Real y de Reunión de Patronatos; la de la Junta de Comercio; la de las Minas del Reino de Granada; la del Real Convento de Santa Isabel; la de la Capilla Real; la de Concesión de licencias de impresión; la de Protección de Estudios del Colegio de San Dionisio del Sacro Monte; la de la Universidad de Granada; la de la Junta Provincial de Temporalidades Jesuíticas y la de la Elección de Síndicos Personeros y Diputados del Común²⁸⁶.

²⁸⁶ Isabel María Sánchez Andújar, *Las memorias profesionales de un ministro ilustrado: Fernando José de Velasco*, Tesis doctoral inédita (Granada: Universidad de Granada, 2021), consultado el 1 de septiembre de 2021, 169. <http://hdl.handle.net/10481/68561>.

Entre las que eran de justicia se enmarca la Comisión de la Real Cabaña de Carreteros. Y, aunque las apelaciones en el caso de la Cabaña de Carreteros irían a las salas del Consejo de Castilla, estos jueces tendrían competencias, no sólo para impartir justicia, sino para reservarse el conocimiento de las causas de su comisión o para nombrar jueces subdelegados en nombre del Rey. Privilegios y jurisdicciones especiales que generarían tensiones en el entramado administrativo y judicial de la época. Además, serviría para el ascenso en la administración. De hecho, jueces subdelegados de la Cabaña en Granada acabarían su carrera en el Consejo.

A excepción del citado artículo de Inés Gómez González, poco o nada se ha atendido a estos Jueces de Comisión y, cuando se ha hecho, ha sido desde una perspectiva de la trayectoria vital o profesional del juez o en temáticas como la Hacienda, donde los Jueces de Comisión, que fueron nombrados para combatir el fraude, llegaron a ser Comisarios Reales²⁸⁷.

Adela Gil Crespo, en el ámbito de la sierra de Gredos, presenta en su estudio diversos pleitos originados por el tránsito de carretas en el territorio. Aunque no desentraña la Justicia de Comisión ni su organización, a través de los pleitos donde explica los diferentes privilegios de la carretería, podemos observar la figura de un Juez Conservador, que recae en el licenciado D. Martín de Lardizábal, colegial huésped en el Mayor de san Bartolomé el Viejo de la Universidad de Salamanca²⁸⁸. En la organización interna de la Cabaña de Carreteros incidirá José Tudela, apuntando que por Real Orden de

²⁸⁷ Laureano Becerra Noriega, "Diligencias realizadas por D. Pedro de la Hoya como Juez Privativo en el reconocimiento de tierras montuosas e incultas del Jebrero Corte de Peleas que pretendían los vecinos de Aceuchal (1743-1751)", en *Actas de las VI Jornadas de Historia de Almendralejo y Tierra de Barros*, (Almendralejo: asociación histórica de Almendralejo, 2014), 179-194; Milagros de la Puente Fernández y Mario García Ruipérez, "El arbitrista Miguel Caxa de Leruela, juez de comisión para el control de las cuentas toledanas en 1635-1636", *Archivo secreto: revista cultural de Toledo*, nº 6 (2015): 136-170; y Beatriz Cárceles de Gea, "Del juez de Comisión al Comisario Real (1632-1643). El fraude fiscal como agente del "gobierno económico"", *Studia historica. Historia moderna*, nº 13 (1995): 155-176.

²⁸⁸ Adela Gil Crespo, "La Mesta de Carreteros del Reino", 11.

18 de abril de 1754 «se creó el cargo de Juez protector privativo y conservador de la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles y Trajineros, que era el cargo de máxima autoridad de esta Real Cabaña, y que los jueces protectores solían ser ministros del Consejo de Castilla»²⁸⁹. En este estudio, desgranó parte de esa organización, pues el juez protector contaría con un alguacil procurador general de la Cabaña, un alcalde mayor, un escribano de la protectoría y jueces subdelegados en el territorio. Por su parte, Ringrose data la aparición de estos jueces subdelegados en 1723, y anota que iban floreciendo progresivamente en las capitales de provincia y otras ciudades²⁹⁰. No obstante, contamos con noticias anteriores sobre los jueces protectores de carreteros, como la Real Cédula de nombramiento de Don Leonardo de Vivanco Angulo como juez protector y conservador de cabañiles y carreteros de la Real Cabaña en Granada en 1711²⁹¹. Será Pedro Gil Abad quien en su obra *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros* más se detenga en la institución. Su estudio sobre el nacimiento, composición, organización de esta hermandad sigue siendo referente. En él apunta que ya en 1521 habría una figura similar al Juez Conservador, llamada «Alcalde de Adelantamiento, Alcalde y juez de todas las ciudades e villas de carreterías de nuestros reinos»²⁹². De gran interés es el esquema sobre la organización jurídico-administrativa de la Real Cabaña de Carreteros, dividida en los niveles nacional, provincial, comarcal y local, que atendería especialmente a las comarcas carreteras por excelencia, y que, en el reino de Granada, quedaría reducida a dos niveles, el nacional y el provincial.

²⁸⁹ José Tudela, “La Cabaña Real de Carreteros”, 349-394, 373.

²⁹⁰ Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, 137.

²⁹¹ Raúl Ruiz Álvarez, “Aportación para la historia de la Real Cabaña de Carreteros. Nombramiento del Juez Privativo Protector y Conservador de cabañiles y carreteros de la Real Cabaña Real en Granada (1711)”, *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, nº 33 (2021), consultado el 1 de octubre de 2021: 255-271. <https://www.cehgr.es/revista/index.php/cehgr/article/view/306>.

²⁹² Pedro Gil Abad, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria*, 91.

CAPÍTULO 3

LÉXICO DEL TRANSPORTE CON BESTIAS

EN EL REINO DE GRANADA

A lo largo de este capítulo dirigiremos la mirada hacia aquellas palabras que designan elementos que forman parte del transporte con bestias en el reino de Granada, desde las categorías del trabajo a las propias voces que expresan denominaciones vinculadas al ámbito animal.

Las categorías del trabajo necesitan de estudios sistemáticos que nos ayuden a comprender la construcción de significados a partir de su clasificación económica, fiscal, política y social. Sobre cómo se codifica el trabajo y otras categorías en el Catastro de Ensenada contamos con pocos estudios, pero muy interesantes, como los de Concepción Camarero Bullón y Marta Marín Sánchez sobre la regulación de los ramos personal e industrial-comercial²⁹³; los de Jesús Manuel González Beltrán sobre el trabajo en el campo (jornaleros y labradores)²⁹⁴; los de José Pablo Blanco Carrasco, Máximo García Fernández

²⁹³ Concepción Camarero Bullón, *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada*, Tesis doctoral inédita (Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, 1987). Consultada el 1 de enero de 2022. <http://hdl.handle.net/10486/6264>; Marta Marín Sánchez, “Comprender el Catastro”, en *El Catastro de Ensenada en el municipio de El Pinar*, ed. Margarita M. Birriel Salcedo, María José Ortega Chinchilla y Marta Marín Sánchez, *El Catastro de Ensenada en el municipio de El Pinar* (en prensa).

²⁹⁴ Jesús Manuel González Beltrán, *Entre surcos y penurias. Asalariados del campo en la Andalucía occidental del siglo XVIII* (Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2017).

y Fernanda Olival sobre juventud²⁹⁵; o los de Margarita M. Birriel sobre los trabajos de las mujeres y su estado civil (honestas, doncellas, solteras, etc.²⁹⁶) y sobre los artefactos de la extracción del aceite de oliva²⁹⁷.

Hasta el momento la clasificación del transporte efectuada por la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros no ha recibido apenas atención. A pesar de que su propio título aporta las cuatro categorías mencionadas no se ha aclarado a quiénes se refiere específicamente, pues toda la Cabaña estaba obligada a acudir al llamamiento de la Corona.

En concreto, vamos a reflexionar sobre el léxico que registra el Catastro de Ensenada y el Juzgado Privativo para la actividad del transporte con bestias en el reino de Granada. Leeremos los documentos como un hecho social en un contexto determinado que nos permita dibujar una clasificación profesional útil²⁹⁸.

Prácticamente la totalidad de referencias que recoge el Catastro de Ensenada sobre las profesiones relacionadas con el transporte realizado con bestias remiten a los arrieros, aunque, si ahondamos en el detalle de la fuente, encontraremos otras denominaciones, tales como *trajinero* o *traficante con caballerías*. Será la respuesta a la trigésimo segunda

²⁹⁵ José Pablo Blanco Carrasco, Máximo García Fernández y Fernanda Olival (coords.), *Jóvenes y juventud en los espacios ibéricos durante el Antiguo Régimen: Vidas en construcción* (Lisboa: Ediciones Colibrí, 2019).

²⁹⁶ Margarita M. Birriel Salcedo, "Género y mujeres en el Catastro de Ensenada", en *Problematizar el Catastro*, coord. Marta Marín Sánchez y Margarita M. Birriel Salcedo (Granada: Comares, 2022). Véase de la misma autora, *Mujeres y economía en el Catastro de Ensenada* [en línea], (Archivo Histórico provincial de Granada, 2018), consultado el 2 de noviembre de 2021. http://www.juntadeandalucia.es/cultura/archivos_html/sites/default/contenidos/archivos/ahpgranada/documentos/Mujeres.pdf.

²⁹⁷ Margarita M. Birriel Salcedo, "Tecnología, conocimiento y propiedad. Los molinos de aceite en el reino de Granada (s. XVIII)", *Chronica Nova*, nº 41 (2015): consultado el 22-10-2021: 39-69. <https://doi.org/10.30827/cn.v0i41.3843>.

²⁹⁸ Utilizaremos el diccionario de la Real Academia Española y las obras lexicográficas del siglo XVII. Nos remitimos a la web www.rae.es y al Nuevo Tesoro Lexicográfico de la Lengua Española <http://ntlle.rae.es/ntlle/SrvltGUILoginNtllle>.

pregunta del Interrogatorio de la Letra A la que nos indique el número de transportistas, sus categorías, sus nombres y, en ocasiones, el número y tipo de caballerías con que transportan y la utilidad regulada²⁹⁹. El uso de diferentes términos para registrar el trabajo del transporte con bestias suscita algunas cuestiones. ¿Qué diferencias había entre un trajinero y un arriero si aparecen en una misma localidad, como Guadix, y a ambos se les regula solamente industrial de arriero? ¿Cómo se registraron los cabañiles que tanto protagonismo tuvieron en los pleitos de la Comisión de la Real Cabaña? ¿Y los jabarderos de dichos pleitos, que no se registran en el Catastro como tales?

Arrieros, trajineros, cabañiles y jabarderos serán los términos que más se repitan en las fuentes que hemos seleccionado. Transportaban sus mercancías en caballerías de ganado mayor (caballos, yeguas, machos y mulas) y menor (asnos, burras, jumentos y pollinos). Trabajaban por su cuenta y con sus medios o para otros, especialmente los cabañiles y jabarderos, y la mayoría complementaba sus recursos con diversas actividades.

3.1. Arrieros o Trajineros

Tanto en el corpus documental del Catastro de Ensenada como en el fondo de la Subdelegación Real Cabaña de Carreteros de Granada encontramos trabajadores del transporte bajo diferentes términos, como *carreteros, bolicheros de carretas, cosarios de carretas, cabañiles, trajineros, arrieros y traficantes*, todos ellos dedicados en mayor o menor medida al transporte de mercancías. La dificultad surge cuando pretendemos discernir las características diferenciadoras entre los arrieros y los trajineros, pues, aunque en muchas ocasiones se utilicen como sinónimos, no se puede obviar que los trajineros pertenecían a

²⁹⁹ AHN, Consejos, Libro 1510, ff. 403r-427r. En el f. 413r: 32ª *Si en el pueblo hay algún tendero de paños, ropas de oro, plata, y seda, lienzo, especería, u otras mercaderías, médicos, cirujanos, boticarios, escribanos, arrieros, etc., y qué ganancia se regula puede tener cada uno al año.*

la Real Cabaña, al menos en su título, si bien, como veremos en el capítulo dedicado al Juzgado Privativo, la huella que dejan en la documentación resulta casi inexistente.

Podríamos inducir que en la documentación catastral se registraron distintos términos, atendiendo a las diversas denominaciones empleadas en las diferentes zonas o, incluso, en función de los diferentes agentes que realizaron el Catastro. Sin embargo, este razonamiento no se sostiene cuando en la misma localidad los términos *arriero* y *trajinero* aparecen usados indistintamente. Por ejemplo, en Guadix, las Respuestas Generales los clasifican como «personas que trafican con caballerías», mientras que los libros de lo Real y de los Cabezas de Casa de Guadix utilizan los términos *arriero*, *trajinero* y *traficante* para referirse a los oficios relacionados con el transporte de mercancías con animales. De este modo, en el libro de los Cabezas de Casa aparecen registrados como trajineros o arrieros, como puede comprobarse en la figura 3.1, donde se anota a Juan José Muñoz como arriero y a Alonso Padilla como trajinero. Este hecho nos indica que pudiera haber diferencias entre estos oficios o que los transportistas albergaran algún interés por registrarse con un término concreto. Al cruzar estos datos con los que nos ofrece el libro de lo Real, como podemos observar en la figura 3.2, comprobamos que, tanto a arrieros, como a traficantes y trajineros, se les regula «industrial de arriero», sin encontrar otra información que nos indique las diferencias entre los oficios. Además, atendiendo a las cifras que nos aporta, también se constata que el industrial regulado en reales de vellón es idéntico, según las caballerías que poseían. ¿Las diferencias dependían de si sólo transportaban por encargo de terceros o también comercializaban? ¿Habría un interés social por registrarse como trajineros y no como arrieros para tener un justificante que les permitiese beneficiarse de los privilegios reales? ¿Los agentes del Catastro inscribieron estos oficios indistintamente en Guadix para referirse a lo mismo? ¿Qué sentido tiene para quienes informan y para quienes registran esta distinción?

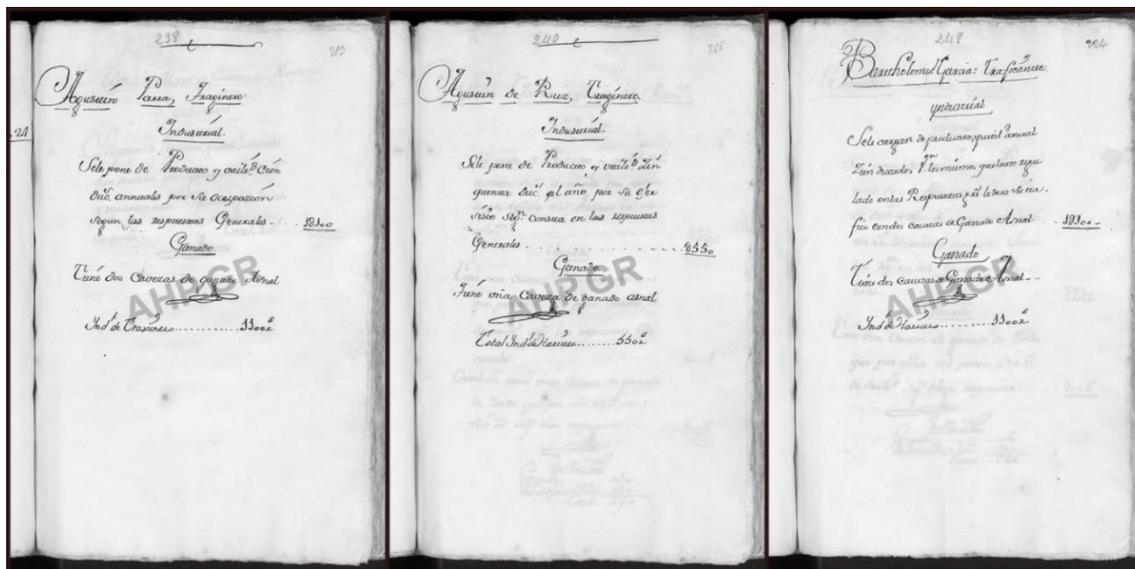
Figura 3.1. Registro de arrieros y trajineros en el Libro de los Cabeza de Casa de Guadix (1752)

Je 313.

	Cabezas de Casa	Sus mujeres	Sus hijos de 18 años	Sus hijos menores	Sus Hermanos	Ciudades, Obispos y qps	Ciudades	Pobres	
1	Conguato Kabarro su hijo						01		01
1	Antonio Ruiz, soltero Joz ^o						21		01
1	Pedro Gabaron, Jornalero						50		
	Dexnabela Esposita, su muger						10		
	Juan su hijo						07		05
	Conguato Idem						03		
	Juan su hijo						05		
1	Juan Jph Muñoz, Arriero						36		
	Conguata Matz, su muger						30		01
	Micuel su hijo						03		
	Isabel su hija						01		
1	Monse Padilla Trajinero						37		
	Ana Miranacs su muger						27		
	Juachiguina su hija						03		05
	María Idem						01		
	Antonía Padilla su sobrina						01		
A							13		16

Fuente: AHPGr, CE, RP Guadix, L. 1284, f. 158v.

Figura 3.2. Arrieros, trajineros y traficantes en el Libro de lo Real de Guadix (1752)



Fuente: AHPGr, CE, RP Guadix, L. 1284, f. 224r/213r/215r.

Podríamos pensar que se codificó y clasificó este oficio en cada territorio atendiendo a variantes dialectales, pero en este caso concreto nos encontramos en la misma localidad. Además, el debate por determinar las características entre trajineros y arrieros ha despertado el interés de la investigación. David R. Ringrose propone una clasificación que diferencia entre quienes comercian con las mercancías que transportan y entre los que transportan a sueldo. Afirma que «la distinción entre ambos no figura en las fuentes, pero el Catastro la empleó a menudo y, una vez fijada, es clara pero no simple». Establece que el transportador-comerciante se denominaba *tratante* o *traficante*, mientras el transportador a sueldo se denominaba *trajinero*, *trajinante*, *cosario* o *conductor*. Respecto al trajinero, Ringrose subraya que es «quien transporta mercancías sobre las que no posee derecho alguno». Otro servicio era el de los arrieros ordinarios, «muleros que vivían en centros

locales o provinciales y hacían viajes regulares a ciertas ciudades para adquirir mercancías solicitadas por ciudadanos de la comunidad»³⁰⁰.

En este sentido, Santos Madrazo clasifica a trajineros, trajinantes, cosarios o conductores como «una especialización del servicio del transporte que reviste una serie de transportadores a sueldo que usan indistintamente la mula o el carro, aunque este tiende a imponerse». Indica que «suelen acarrear pesadas cargas a largas distancias entre ciudades, una de las cuales era normalmente su residencia». La diferencia que propone entre trajineros y arrieros radica en el tiempo de dedicación a transportar, siendo los primeros más estacionales³⁰¹.

En definitiva, tanto para Ringrose como para Madrazo, los arrieros y trajineros transportaban por encargo, diferenciándolos este último por el tiempo que dedicaban al transporte. Sin embargo, Concepción Camarero Bullón se refiere a quienes transportan por encargo como *arrieros* y a quienes están centrados en la compraventa como *trajinantes*, aunque subraya que no existiría un «tipo puro»³⁰². El Catastro de Ensenada no pudo considerar a trajineros y arrieros como semejantes, pues como refiere, «en la Instrucción de 1760 para las llamadas Comprobaciones se lee, en el punto 6 sobre lo Industrial, que debían anotarse las ganancias de los que se empleen en `la Harriería y la Traginería`»³⁰³. Valga como ejemplo Francisco Pérez, de Guadix, al que se le registra como arriero y se detalla en el libro de lo Real su doble ocupación de arriero y de abastecedor de aceite de la ciudad y trato de bestias³⁰⁴.

³⁰⁰ David R. Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)* (Madrid: Tecnos, 1972), 84-85.

³⁰¹ Santos Madrazo Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850, vol. II. El Tráfico y los Servicios* (Madrid: Turner, 1984), 434.

³⁰² Concepción Camarero Bullón, *Burgos y el Catastro de Ensenada* (Burgos: Caja de Ahorros Municipal de Burgos, 1989), 285.

³⁰³ Camarero Bullón, *Burgos y el Catastro de Ensenada*, 313.

³⁰⁴ AHPGr, CE, RP Guadix, L 1283, f. 280r-281v.

Otros autores utilizan indiferentemente uno y otro³⁰⁵, aunque en momentos se percibe alguna distinción, como la que realiza Elena Rodríguez sobre el transporte con acémilas de los *sajambriegos*. Argumenta que «debe comprenderse más bien como trajinería que como arriería profesional, porque sus salidas fueron esporádicas (almagre desde Asturias, pescado, castañas, maíz, vino hacia Asturias) y estacionales (grano, vino desde Castilla, pieles)»³⁰⁶.

Por su parte, Domingo Mena plantea que:

Las personas que trajinan con bestias de carga aparecen en los documentos con los nombres de acemilero, arriero, atijarero, borriquero, corredor de bestias, cosario, mulante, mulatero o muletero, mulero, recuero, trajinante, trajinero o tratante, que con estos nombres son denominados, todos con una función similar salvo la del tratante, que desarrolla a veces la labor de comprar géneros para revenderlos, es decir, tendría una actividad más itinerante que la del arriero, con un menor radio de acción y desarrollando una función doble: como transportista y como pequeño comerciante³⁰⁷.

El Diccionario de la Lengua Española no aclara la cuestión terminológica, posiblemente al ser muy específica³⁰⁸. Así, la voz *arriero* queda definida como «el que trajina con bestias de carga», una acepción que no cambia hasta 1734 en que se añade que «viene de la palabra Harre porque siempre la van diciendo para que caminen las

³⁰⁵ Óscar Lucas Villanueva, “El transporte terrestre a través de la Cordillera Cantábrica en tiempos de Felipe II. Un estudio a partir de la correspondencia de Simón Ruiz”, *Studia histórica*, nº 34 (2012): 257-281.

³⁰⁶ Elena E. Rodríguez Díaz, “Carreteros y Arrieros de Sajambre. El intercambio de mercancías en la montaña oriental leonesa (SS. XVI-XVIII)”, *Estudios Humanísticos. Historia*, nº. 14 (2015): 64. Héctor García Moreno, *Estatura y niveles de vida en la España interior, 1765-1840*, Tesis doctoral inédita, (Universidad Complutense de Madrid, 2014). Utiliza “arrieros y trajinantes” de forma conjunta como categoría profesional.

³⁰⁷ Salvador Domingo Mena, *Caminos Burgaleses. Los caminos del norte (S. XV-XVI)*, Tesis doctoral inédita (Universidad de Burgos, 2015), 694.

³⁰⁸ Para los Diccionarios de la Real Lengua Española usaré los digitales de la RAE que están disponibles en línea: <https://www.rae.es/>; y los que contiene el Nuevo Tesoro de la Lengua: <https://www.rae.es/recursos/diccionarios/diccionarios-antiguos-1726-1992/nuevo-tesoro-lexicografico>, [Consulta: 23 de junio de 2020]. Utilizaré las Referencias y paginación que nos proporcionan.

bestias»³⁰⁹. Por otra parte, el término *arriero* aparece en el diccionario de Antonio de Nebrija, tanto en 1495 como en 1516, como «Harriero», «que los aguija»³¹⁰. En 1611, el diccionario de Francisco del Rosal recoge la voz «Harriero» como un oficio con bestias menores³¹¹. En el diccionario enciclopédico de Gaspar y Roig³¹² también aparece como oficio y el de Domínguez añade dos características más, la exclusiva ocupación y el negocio comercial: «tiene por oficio y exclusiva ocupación, conducir bestias de carga, trajinando o negociando comercialmente con ellas de un lugar a otro»³¹³.

El término *trajinero*, derivado de *trajinante*, hace referencia al «que trajina», es decir, «acarrea o lleva géneros de un lugar a otro»³¹⁴. En algunos diccionarios se amplía esta información con las expresiones «andar y tornar de un sitio a otro con cualquier diligencia u ocupación»³¹⁵, o «andar de un sitio a otro con cualquier suerte»³¹⁶.

Tras este recorrido por las obras que contiene el *Nuevo Tesoro Lexicográfico de la Lengua Española*, resulta difícil precisar cuáles son las diferencias entre arrieros y trajineros, si bien se aprecia que el término *arriero* está relacionado con las bestias (principalmente las caballerías menores) o con un oficio, mientras que *trajinero* supondría un concepto más general que englobaría a todos los transportistas (arrieros, carreteros, cabañiles, etc., pues,

³⁰⁹ RAE A 1734, p.129, 2.

³¹⁰ NEB B 1495, p. 22,2.

³¹¹ ROS M 1611, p. 348.

³¹² GAS G 1853. p. 231,1.

³¹³ DOM G 1853, p.170,2.

³¹⁴ RAE U 1992, p. 1422,3; RAE M 1989, p. 1559,2; RAE M1985b, p. 2224,1; RAE U 1984, p.1328,3; NUÑ G 1825, p.1495,1; RAE U 1822, p. 810,1; RAE U 1817, p. 854,3; RAE U 1803, p. 849,2; RAE U 1780, p. 891,2; RAE M 1950, p. 1480,2; RAE U 1925, p. 1188,2; ZER G 1895, p. 2080,2; RAE U 1884, p. 1040,3.

³¹⁵ RAE U 1970, p. 1284,3); RAE U 1956, p. 1280,1; RAE U 1947, p. 1237,3; RAE U 1939, p. 1237,3; RAE U 1936, p. 1237,3; ALE G 1917, p. 1601,3; RAE U 1914, p. 1000,2; RAE U 1869, p. 758,3; GAS G 1855, p. 1227,3; DOM G 1853, p. 1638,3; RAE U 1852, p. 682,2; SAL G 1846, p. 1065,2; RAE U 1843, p. 711,2.

³¹⁶ RAE U 1837, p. 734,3; RAE U 1832, p. 734,2; TER M 1788, p. 680,2.

realmente, todos trajinaban con mercancías) e, incluso, podría abarcar a quienes andaban de un lugar a otro con alguna ocupación.

Para intentar concretar más, hemos utilizado el *Diccionario Crítico Etimológico Castellano e Hispánico* de Joan Corominas y José Antonio Pascual, que considera que *arriero* viene de *arridar* y *trajinar* de *traer*. Según este diccionario, el término *trajinero* se relaciona con la voz *traer* (del latín, «arrastrar» o «tirar de algo») y procede del catalán. Este diccionario lo asemeja a *arriero*³¹⁷.

El 22 de abril de 1781 Jovellanos pronunció un discurso económico sobre los medios para promover la felicidad de Asturias³¹⁸. Dos de sus apartados referentes al transporte podrían servir perfectamente para el reino de Granada, tan sólo cambiando Asturias por Granada. En referencia al transporte interior para el comercio, dijo:

El comercio interior es el que merece la primera atención de parte de la Sociedad, porque pone en movimiento y circulación todas las producciones de la provincia, proporcionando a los naturales de cada pueblo así la salida y consumo de los sobrantes, como el surtimiento de las que no tienen.

Sin que esa fuese la finalidad de su alocución, distinguió entre comerciantes y transportistas, sin determinar si los arrieros, carreteros y trajinantes a su vez comerciaban y revendían:

Los arrieros, carreteros y trajinantes se ocupan en el transporte de estas producciones; los comerciantes, mercaderes, revendedores, tenderos, zabarceros las compran en una parte para venderlas en otra en grueso o por menor; y en fin, los demás individuos de la provincia, si no tienen qué vender, compran al menos lo que necesitan para su comida, su vestido y las demás exigencias de su casa y familia.

En 1795 la *Sociedad Económica Matritense de Amigos del País* elevó al Consejo de Castilla el informe sobre la Ley Agraria que redactó Jovellanos. En el texto se hace alusión a

³¹⁷ Joan Corominas y José Antonio Pascual, *Diccionario Crítico Etimológico Castellano e Hispánico* (Madrid: Ed. Gredos, 1991), 349 y 575.

³¹⁸ Gaspar Melchor de Jovellanos, *Discurso económico sobre los medios de promover la felicidad de Asturias dirigido a su Real Sociedad por Don Gaspar Melchor de Jovellanos* (Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2010), consultado el 20 de junio de 2020. <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmc377t8>.

arrieros, carreteros y trajineros. Su preocupación está justificada en el comercio interior de granos para abastecer las ciudades por lo que se da libertad de comerciar en todas las provincias a los trajineros. Una libertad que no favorece el comercio, pues los trajineros se dedicaban a surtir los mercados cercanos y no a las grandes distancias, por lo que no se puede «esperar que conduzcan de su cuenta, esperar que de repente, sin conocimientos, sin experiencia, pasen de una profesión a otra y se conviertan en comerciantes sin dejar de ser trajineros». Formula la pregunta que nos muestra cómo eran vistos estos transportistas por el poder:

¿Ha sido esto otra cosa que querer convertir en comerciantes los instrumentos del comercio? Siendo los trajineros unas pobres gentes sin más capital que su industria y sus recuas, si el comercio interior se redujese a lo que ellos pueden comprar y vender, la masa de granos comerciable será forzosamente muy pequeña, y muchas provincias quedarán expuestas a perecer de hambre, mientras otras se arruinen por su misma abundancia. Es por lo mismo imposible socorrer a unas y otras sin la intervención de otros agentes más poderosos en este comercio³¹⁹.

En consecuencia, aunque no podemos determinar claramente el uso de uno u otro término, la primera conclusión es que, en lo que respecta a los oficios, ambos son semejantes y usados en ocasiones como sinónimos: los arrieros y trajineros transportan géneros y mercancías y, seguramente, en algunas ocasiones, comerciaron con ellas, aunque ésta no fuese su labor principal. No obstante, pese a que no hemos podido precisar más, como mejor fórmula y más práctica, proponemos utilizar el genérico *transportista con bestias* y usar el término específico que utiliza la fuente, siempre que se cite su procedencia, pues, por ejemplo, en Guadix, pueden aparecer con las dos denominaciones, dependiendo del nivel documental que estemos utilizando.

No disponemos de suficiente información para plantear una hipótesis acerca de las causas por las que el equipo encargado de las operaciones de Guadix asentó indistintamente

³¹⁹ Gaspar Melchor de Jovellanos, *Informe sobre la Ley Agraria* (Madrid, Imp. de I. Sancha, 1820), consultado el 2 de noviembre de 2021. <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcd50k1>.

a los arrieros y trajineros. ¿Serían los sujetos catastrales, motivados por registrarse en un documento fiscal y oficial como miembros de la Cabaña Real, quienes se autodenominasen *trajineros*? No podemos obviar que, en Granada, hubo una excepción o confusión del Juez Privativo, quién ordenó que se registrase a todos los miembros de la Real Cabaña, dando instrucciones de que debían portar el documento justificativo que acreditara su pertenencia a la misma. Este hecho generó controversias y apelaciones a la Sala de Justicia del Consejo de Castilla³²⁰. Pero lo que parece evidente es que el interés del Catastro se centra en regular su utilidad y no tanto en la distinción entre unos y otros, por lo que para la creación de los Estados los clasificó en la casilla de *Arrieros*.

Aunque hasta el presente no contamos con investigaciones concretas que nos ayuden a determinar el uso de estos términos por territorios, actividades o la propia pertenencia a un colectivo privilegiado como la Real Cabaña, era necesario plantear este debate para próximos estudios y para aclarar, en una perspectiva práctica, la utilización de la terminología que hacemos en esta tesis.

³²⁰ El 25 de septiembre de 1758 años su señoría, don Andrés González de Barcía, alcalde hijosdalgo en la Real Chancillería de Granada y juez superintendente particular y privativo para el desagravio de cabañiles, carreteros, jabarderos y trajineros de la Real Cabaña y sus derramas en esta ciudad y distrito de su Real Chancillería, ordenó que ningún transportista se sintiera incorporado a la Real Cabaña ni gozara de sus excepciones y privilegios si no traía el impreso correspondiente, y dio treinta días a partir de las notificaciones que hizo para que se registraran en el oficio trayendo con ellas dichos impresos para requerir a dichas justicias y los que no lo tuviesen los tomen y saquen dentro del término de treinta días. ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14315, pieza 17, *Autos generales hechos de orden y en virtud de Auto del Sr. Superintendente General de la Real Cabaña para que los dueños de carreterías, cabañas y jabardos hagan registro de ellos dentro de 30 días y tomen sus impresos.*

3.2. Cabañiles y Jabarderos

Los Cabañiles y Jabarderos fueron otros de los transportistas que integraban la Real Cabaña de Carreteros. Distinguir claramente estos conceptos no es fácil, pues el término *cabañil* abarca desde el propietario de cabaña hasta el mozo de la misma y, aunque *jabardero* no aparece en ningún diccionario consultado, también haría referencia tanto al propietario del jabardo de bestias como a quienes transportaban con el mismo.

Una cuestión previa que debemos resolver es la referente al término *Cabaña*, directamente relacionado con *cabañil* y, además, con dos instituciones que, pese a que compartan privilegios muy similares, son totalmente independientes: el Honrado Concejo de la Mesta y la Real Cabaña de Carreteros. La vigente edición del Diccionario de la Lengua Española define *cabaña*, en su segunda acepción, como el «conjunto de las cabezas de ganado de una hacienda, región, país, etc.» y, en su acepción tercera, como «recua de caballerías para transportar grano». Como se puede constatar, cada una de las acepciones se acerca a una de las instituciones anteriormente indicadas (el ganado, a la Mesta y las caballerías, a la Cabaña de Carreteros), aunque la línea divisoria entre ellas no está tan clara como en un principio pudiera parecer. Las recuas de caballería también están relacionadas con el pasto cuando no transportan o con las yeguas para la cría. De igual forma, los bueyes pasarían los inviernos pastando en las dehesas. Será el número el que determine las cabañas ganaderas. Según Covarrubias en 1611, «llamanse cabañas las juntas y hermandades de los ganaderos y hacen cabaña 200 cabezas»³²¹. Por su parte, el Diccionario de Autoridades define *cabaña* como «el número de cabezas de ganado que tiene cada uno, que a lo menos ha de contener doscientas para poder llamarse ganadero de la Cabaña Real, y quedan sujetas a ella». Este número debe referirse a la Mesta ya que, para el transporte,

³²¹ COV M 1611, p.321,1.

Autoridades menciona que compondrían una cabaña de ganado mular «el número de borricos que pasan de ciento, y sirven para acarrear trigo y otras cosas»³²².

La vigente edición del Diccionario de la Lengua Española nos proporciona una definición del término *Real Cabaña* como «conjunto de ganado trashumante propio de los ganaderos que componían el Concejo de la Mesta»³²³. Una definición que obvia por completo a los carreteros, cabañiles, jabarderos y trajineros, es decir, al conjunto de transportistas con caballerías, bueyes y carretas, que componían la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros del Reino. El término *Real Cabaña* aparece por primera vez en el Diccionario de Autoridades de 1729, donde queda definida como «la compañía de los hermanos del Concejo de la Mesta, establecida para la conservación del ganado merino de todo el Reino, en grande utilidad y a favor de él»³²⁴. Igualmente, remitía a las Leyes del Reino y de la propia Mesta para observar sus privilegios. En 1780 aparece registrado en la Academia Usual el término *Cabaña Real* como «el conjunto de ganado trashumante que tienen los ganaderos que componen el Concejo de la Mesta»³²⁵. Podría parecer éste un tema nimio, pero, en nuestra opinión, entraña su importancia, puesto que mientras la Mesta dejó huella en las obras lexicográficas de la época (huellas que han permanecido hasta la actualidad), no ocurrió lo mismo con la Real Cabaña de Carreteros que, pese a disponer de privilegios semejantes, también recogidos en las Leyes del Reino, no aparece en las obras lexicográficas.

El término *cabañil* suscita varias preguntas, pues, aunque está clara su relación con el ganado, se usa para denominar a diferentes sujetos que realizan prácticas ganaderas y económicas diversas. La Real Academia Española define *cabañil*, en su segunda acepción,

³²² RAE A 1729, p. 11,2.

³²³ Ya la Academia Usual lo definía así en 1780. RAE U 1780, p. 167,1.

³²⁴ RAE A 1729, pp. 11,2-12,1.

³²⁵ RAE U 1780, p.167,1.

como «hombre que cuida las cabañas»³²⁶. Esta definición, en primer lugar, hace referencia al trabajo masculino, excluyendo a las mujeres, aunque, como veremos, las mujeres fueron registradas, tanto en el Catastro como en la documentación del Juzgado Privativo, como *cabañiles* cuando eran propietarias de una cabaña. Nos enfrentamos ante la construcción desde el género de una categoría del trabajo. Y, en segundo lugar, nos aclara que esas cabañas no serían sólo de ganado de transporte, sino de todo tipo. Sin embargo, en 1729, el Diccionario de Autoridades define *cabañil* como adjetivo, «cosa tocante a cabaña» y aclara que cuando se usa como sustantivo se refiere «a los borricos de las cabañas»³²⁷. La Academia Usual de 1780 incide en que *cabañil* es «lo perteneciente a cabaña de mulas; y así se dice: cañada cabañil, mula cabañil, etc.». Además, como sustantivo se refiere al que «cuida las cabañas de mulas con que en el verano se portean granos». También será usado para «cualquiera de las mulas de la cabaña». Por tanto, queda claro que los *cabañiles* de la Academia Usual son los transportistas, utilizando el término *cabañero* para «el que cuida la cabaña»³²⁸. Por su parte, Esteban de Terreros y Pandos, en 1786, lo define como «el arriero que lleva una, o muchas cabañas de mulas, o bestias de carga para acarrear trigo u otra especie de grano»³²⁹. En este sentido, compara *cabañil* con el arriero que lleva una cabaña de mulas. Entonces, ¿qué es una cabaña de mulas o bestias de carga? Lo determinará el número. Como el propio Terreros aclara, «debe llegar a ciento por lo menos». Además, añade que «hay Cabaña Real y Cabaña Ordinaria»³³⁰. Núñez de Taboada en 1825 insiste en que *cabañil* «se aplica a la mula de cabaña» y «el que cuida de las cabañas de mulas con que

³²⁶ Real Academia Española, *Diccionario de la lengua española*, 23ª. ed., versión 23.4, consultada el 2 de noviembre de 2021. <https://dle.rae.es>.

³²⁷ RAE A 1729, p. 12,1.

³²⁸ RAE U 1780, p. 167,1; RAE U 1783, p. 181,1; RAE U 1791, p. 165,2.

³²⁹ TER M 1786, p. 293,2.

³³⁰ TER M 1786, p.293,1.

se portean granos»³³¹. Se constata la fuerte dependencia del término cabañil con el transporte con caballerías, y no tanto con quienes cuidan las cabañas de ganado.

Santos Madrazo expone que los cabañiles «constituían empresas individuales de transporte de cierta entidad» que recorrían largas distancias, utilizando recuas de «hasta un centenar de mulas» y pudiendo transportar «grandes pesos». Además, circunscribe a los cabañiles a Granada, Cartagena, Sevilla y Madrid³³². Aunque se basa en la definición que años antes había realizado Ringrose, los cabañiles del reino de Granada habitualmente trabajaban para un tercero, propietario de cabaña de mulas. De hecho, el propio Catastro de Ensenada les reguló su actividad cabañil en el ramo personal y no en el industrial. Ringrose afina más en la definición, refiriéndose a los cabañiles como «conductores de recuas de mulas», y enumera entre sus características que tendrían hasta un centenar de mulas por recua, que su dedicación anual era completa, que transportaban grandes pesos y que se circunscribían al sureste peninsular³³³.

En lo que concierne al término *jabardero*, son múltiples los problemas encontrados para poder acercarse a una definición ya que no lo recoge ninguna obra del *Nuevo Tesoro Lexicográfico de la Lengua Española*, ni el *Atlas Lingüístico y Etnográfico de Andalucía –ALEA-*³³⁴, ni el *Tesoro Léxico de las hablas andaluzas*³³⁵. Tampoco lo hace la documentación del Catastro de Ensenada del reino de Granada. Además, hemos utilizado el buscador del Portal de Archivos Españoles para buscar *jabardero*, sin que figure ningún resultado. Por tanto, podemos partir de la idea de que el término *jabardero* es propio de nuestra región y de nuestro Juzgado Privativo, pues aparece reiteradamente en el fondo de la Subdelegación del Juzgado Privativo de la Real Cabaña de Carreteros en Granada. Y aparece en el título

³³¹ NUÑ G 1825, p. 236,1.

³³² Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850, vol. II. El tráfico y los servicios*, 432.

³³³ Ringrose, *Los transportes y el estancamiento de España (1750-1850)*, 74-75.

³³⁴ Manuel Alvar López, *Atlas lingüístico y etnográfico de Andalucía* (Madrid, Arco Libros, 1991).

³³⁵ Manuel Alvar Ezquerro, *Tesoro léxico de las hablas andaluzas* (Madrid, Arco Libros, 2000).

del juez: «Juez Privativo de la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros». Asimismo, en esta fuente hay sujetos que se declaran como propietarios de jabardos o mayoresales de jabardos y, por tanto, son considerados jabarderos. Antes de aventurarnos a plantear una definición, es necesario profundizar en el concepto *jabardo*. *Autoridades* lo define como «un enjambre pequeño que suele salir de las colmenas después de los principales»³³⁶. Sobre la misma definición insisten todas las obras hasta la actualidad. Sin embargo, el *Tesoro Léxico de las hablas andaluzas* nos remite a «piarilla»³³⁷, y ésta a su vez nos remite a «Hatajo»³³⁸ («cierto número de reses menores que el hato»³³⁹). Sintetizando tenemos que *jabardo* es un conjunto pequeño de ganado, ya sean abejas o reses. Con esta imagen, y tras la lectura de las fuentes anteriormente señaladas, podemos aseverar que *jabardo* y *cabaña* se utilizan repetidamente, diferenciándose en el número de cabezas ganado. No obstante, en numerosas ocasiones, se utiliza indistintamente, aunque predomina el uso de *cabañil*. Por tanto, formalmente podemos concluir que *jabardero* será quien cuenta con una reata menor de 100 mulos (*jabardo*) y *cabañil*, quien tiene más de 100³⁴⁰. Sin embargo, tras la lectura de la documentación, podríamos acercarnos más a la diferencia en que un *jabardo* es una reata pequeña de bestias, y una *cabaña*, una reata más grande, pues sólo un documento nos indica el número de cien. Además, el término *jabardo*, hasta la fecha, sólo ha aparecido en la documentación granadina, no así en la del Juez Conservador ni en la de otras zonas, como Murcia, donde aparece como Juez Privativo,

³³⁶ RAE A 1734, p. 315,1.

³³⁷ Alvar Ezquerra, *Tesoro léxico de las hablas andaluzas*, 616. [ALEA II, 550n: Ca 302].

³³⁸ Alvar Ezquerra, *Tesoro léxico de las hablas andaluzas*, 449. [ALEA II, 444: Co104, Co302, Co400, Co601, Co604, Co604, Co 609, Gr301, Gr303, Gr305, Gr306, Gr500, Gr502, Gr503, Gr504, Gr507, Gr512, Gr514, Gr602, J102, J103, Ma201, Ma600].

³³⁹ RAE U 1780, p. 521,1.

³⁴⁰ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 42, *Causa del Marqués de Montemorana y de Francisco de la Casa, dueños de cabaña y jabardo, sobre el sorteo de milicias en la localidad de Pechina*. Año 1768.

protector y conservador de la Cabaña Real de Carreteros, sus derramas, cabañiles y trajineros del Reino³⁴¹.

Recapitulando, en primer lugar, hay que mostrarse muy cautos con la terminología. Sus diferentes usos y acepciones se prestan a que podamos confundir una cabaña del transporte con una cabaña del ganado lanar, o que, en cierta medida, podamos confundir el ir y venir de los ganaderos trashumantes con el ir y venir de caballerías cargadas de mercancías y bueyes de tiro, pues los bueyes y yegudas descansan una parte del año.

Por tanto, con el fin de ser prácticos para esta investigación, nos referiremos a *transporte con bestias* a todo aquel que se realice con caballerías, especificando si es trajinero, arriero, cabañil o jabardero, siempre que así aparezca en la documentación. No obstante, nos gustaría formular una propuesta sobre los conceptos que utilizaremos:

- Real Cabaña: además de la definición recogida en los diferentes diccionarios, es necesario añadir la de “conjunto de transportistas que componían la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros”, cuyos privilegios quedaron recogidos en diferentes Leyes del Reino.
- Transportistas con bestias: hace referencia a quienes transportan con caballerías, ya sean arrieros, trajineros, cabañiles o jabarderos. Sobre estos últimos (cabañiles y jabarderos) la documentación no es lo suficientemente esclarecedora. Aunque *cabañil* se refiera a quienes transportaban con un número elevado de bestias y pertenecían a la Real Cabaña de Carreteros desde 1629, el *jabardero* se refiere a quienes transportaban con menos de cien bestias, si bien, a efectos jurídicos, pertenecían de igual forma a la Real Cabaña y, tanto en el Catastro de Ensenada como en la propia documentación judicial, fueron registrados como *cabañiles*.

³⁴¹ AMC, CH02395-00020, *Traslado de una Real Cédula por la que se nombra a Tomás Pinto Miguel, juez protector privativo de la Real Cabaña de Carreteros y Cabañiles. 1760.*

3.3. Los animales del transporte

Las condiciones para el transporte interior en la España del siglo XVIII convertirán a los animales de carga en los protagonistas indiscutibles del transporte con mercancías, no tanto por su capacidad y rapidez, sino por ser capaces de sortear la geografía, a pesar del estado de las infraestructuras del camino y de la falta de avances tecnológicos que permitieran un verdadero desarrollo en la circulación.

El transporte de mercancías en el interior del reino de Granada se realizará principalmente con caballerías, de las que distinguimos entre mayores y menores. En 1729 *Autoridades* definió la voz *caballería* como «la bestia en que se anda a caballo, que si es mula o caballo, se llama mayor; y si es borrico se llama menor»³⁴². Ha sido Santos Madrazo quien más información nos ha proporcionado sobre la misma detallando los kilos que podrían transportar. Así, el autor entiende por *caballería mayor* la que comprende al caballo, la yegua, el macho o la mula, pudiendo transportar entre 80 y 136 kg; y por *caballería menor*, la que comprende al asno, la burra y el borrico, pudiendo cargar una media de 70 kg³⁴³.

La documentación del Catastro de Ensenada también distingue a la especie de ganado que se utiliza para el transporte y tráfico en el reino de Granada, registrando una terminología que podemos clasificar en tres niveles de concreción: primero, en el que reconoce bestias o caballerías, distinguiendo entre mayores y menores; segundo, en el que distingue la especie: caballos, mulos, asnos, burros, y jumentos; y tercero, en el que informa sobre datos concretos, como el sexo del animal: mulas y jumentas.

El término genérico que se utiliza en la documentación es el de *bestia*. Aunque en un principio fuese el «nombre genérico que comprende todos los animales irracionales»³⁴⁴,

³⁴² RAE A 1729, p. 4,2.

³⁴³ Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850, vol. II. El Tráfico y los servicios*. 394-309; Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, 60-61.

³⁴⁴ COV M 1611, p. 267,2.

en castellano, por esta palabra «solamente se entiende el animal corpulento y cuadrúpedo; y específicamente los domésticos: como caballos, mulos, asnos»³⁴⁵.

Por lo que concierne a las caballerías mayores, en el reino de Granada predominan las mulares y, aunque hay quienes transportan con caballos, éstos, por su mantenimiento y características de resistencia para la carga, no serán tan frecuentes. El vocablo *mulo* (también denominado en otras zonas, como la tierra de Burgos, *macho*) se refiere al sexo masculino del ganado mular, empleado en los trabajos del campo y en el transporte. Es el resultado del cruce de un burro y una yegua o un caballo y una burra, «por lo cual tiene la naturaleza de uno y otro, y no engendra el mulo, ni concibe la mula, sino en casos raros y prodigiosos»³⁴⁶. Ya los diccionarios de la época señalan sus cualidades para el tiro y la carga. De hecho, Terreros y Pando lo define como «macho, animal de carga de la misma especie que la mula»³⁴⁷.

La caballería menor comprende a los asnos, burros, jumentos y jumentas. *Asno* es con diferencia el término que menos se utiliza en nuestra documentación, siendo el de *jumento* el más empleado. Aunque parece que todos hacen referencia al mismo tipo de animal, veamos si existen diferencias. Del asno, destaca Covarrubias su carácter dócil y sus capacidades para el trabajo, pues

a todos ministerios se acomoda, con él nos acarrean el pan y el vino, y las demás vituallas: él trae la rueda de la anoria, el agua del río, muele en la atahona, lleva el trigo al molino, y lo vuelve harina, limpia la casa de la basura, y estercola el campo: acarrea materiales para los edificios, a veces ara: y a su tiempo trilla y recoge la mies: y todo esto con gran paciencia y simplicidad³⁴⁸.

³⁴⁵ RAE A 1726, p. 600,1.

³⁴⁶ RAE A 1734, p. 629,1. Véase también, María de los Ángeles Sidrach de Cardona López, *Léxico de la Vida Cotidiana en Protocolos Notariales de la Vega Alta del Segura (1565-1620)*, Tesis doctoral inédita (Murcia: Universidad de Murcia, 2021), 278-279.

³⁴⁷ TER M 1787, p. 636,2.

³⁴⁸ COV M 1611, p. 190,1.

Por su parte, *Autoridades* lo define como «animal cuadrúpedo, rudísimo y torpe; pero muy sufrido, y à propósito para el trabajo y la carga», y añade que también se le denomina con los términos «jumento, borrico, pollino y burro»³⁴⁹.

Finalmente, en los testimonios que nos ofrecen, tanto los protocolos notariales como el fondo del Juzgado Privativo de la Real Cabaña de Carreteros, se hace relación al color de su pelaje, a la marca y, en ocasiones, a su hocico. Ninguna de estas referencias aparece en el Catastro de Ensenada, desde luego no era su cometido.

³⁴⁹ RAE A 1726, p. 433,1.

CAPÍTULO 4

EL PESO DE LA ARRIERÍA EN EL REINO DE GRANADA:

NÚMERO, LOCALIZACIÓN Y DEDICACIÓN

La práctica arriera en la accidentada geografía del reino de Granada se daba en todas las localidades, pues siempre habrá quienes transporten y, aunque sea una actividad ocasional y complementaria a su oficio principal, siempre será necesaria³⁵⁰. Inevitablemente, quienes trabajaban en el campo tienen que transportar el producto de la tierra al depósito, al establecimiento comercial o a la industria transformadora, por ejemplo, la aceituna a la almazara, el grano al silo o al molino, los productos hortofrutícolas al mercado y a la casa, etc. También de las cuadras al campo, pues habría que trasladar los esquilmos, especialmente quienes tenían corrales y caballerizas en la casa. En este transporte no podemos olvidar la leña y el agua a los hogares y la industria. Seguramente se realizaría con la fuerza del propio cuerpo humano o con los animales de labor, aunque también podía haber excepciones en las localidades más pequeñas, cuyas necesidades de transporte serían cubiertas por vecinos de lugares y pagos cercanos. A este transporte, que podríamos denominar de ámbito privado, habría que añadir una circulación de productos que cubrieran las necesidades alimenticias básicas de la población granadina, condicionada por

³⁵⁰ Un primer balance, que hemos ampliado realizando un cruce de informaciones de los distintos niveles documentales del Catastro de Ensenada, puede verse en: Raúl Ruiz Álvarez, "El transporte en el reino de Granada (s. XVIII), *Cuadernos de Historia Moderna*, vol. 46, nº 1 (2021), consultado el 1 de noviembre de 2021: 235-259. <https://doi.org/10.5209/chmo.71827>.

una dura orografía, que limitaba los sistemas de transporte y la circulación y que dejaba espacios vacíos por las redes ordinarias de distribución, especialmente en los pueblos y en las zonas rurales. Estas deficiencias serán paliadas, según Fernand Braudel «por los comerciantes ambulantes, los denominados buhoneros y trajinantes. Estos buhoneros son comerciantes miserables que portan su escuálida mercancía a la espalda o a lo sumo a lomos de un pequeño asno, pero que ofrecen un importante servicio en zonas mal atendidas»³⁵¹.

El Catastro del Marqués de Ensenada registró la actividad profesional del transporte con bestias en el reino de Granada principalmente bajo la categoría de *arrieros*. Las Respuestas Generales, correspondientes a las 399 localidades que componían el Reino, nos permitirán estimar un número de personas que se dedicaron en mayor o menor medida a la arriería y dibujar un mapa a través de su número y localización. Las respuestas a la pregunta trigésimo segunda del Interrogatorio de la Letra A³⁵² recogen en casi la totalidad de las localidades del Reino a los transportistas con bestias bajo la categoría de *arrieros*, con algunas excepciones, como la ciudad de Guadix, en la que lo hace bajo el

³⁵¹ Fernand Braudel, *Civilización material, economía y capitalismo. Siglo XV-XVIII. vol. 2. los juegos del intercambio* (Madrid: Alianza Editorial, 1982), 298-299.

³⁵² AHN, Consejos, Libro 1510, ff. 403r-427r. En el f. 413r: 32^a. *Si en el pueblo hay algún tendero de paños, ropas de oro, plata, y seda, lienzos, especería, u otras mercaderías, médicos, cirujanos, boticarios, escribanos, arrieros, etc., y qué ganancia se regula puede tener cada uno al año.* Sobre el método seguido para catastrar las Castillas nos remitimos al artículo de Concepción Camarero Bullón, en el que analiza cómo se realizaron las averiguaciones y cómo se verificaron los datos obtenidos, dando lugar al corpus documental. En Concepción Camarero Bullón, “Averiguarlo todo de todos: el Catastro de Ensenada”, *Estudios Geográficos*, vol. 63, nº 428-249 (2002), consultado el 1 de enero de 2022: 439-531. <https://doi.org/10.3989/egeogr.2002.i248-249.236>. Sobre las Respuestas Generales, véase Milagros León Vegas y Ángel Ignacio Aguilar Cuesta, “Claves para la comprensión de las Respuestas generales del Catastro de Ensenada en Andalucía”, en *Fuentes e Historiografía para la investigación de la Edad Moderna y la Edad Contemporánea*, coord. Juan Jesús Caro Bravo (Valencia: Tirant, 2021), 115-129.

epígrafe de *traficantes con caballerías*, aunque distinguirá entre arrieros y trajineros³⁵³. La pluriactividad, la heterogeneidad y propia naturaleza del Catastro en su intento de categorizar no nos permitirán hablar en términos absolutos, sino en estimaciones, pues incluso los diferentes niveles documentales clasificarán en diferentes oficios a estos arrieros, sin que podamos establecer si se dedicaban en mayor o menor medida a uno u otro oficio y, además, en algunas ocasiones aportan cifras diferentes. A lo largo del capítulo, se evidenciará que, al cruzar las noticias que nos proporcionan las Respuestas Generales con los libros resultados de las declaraciones juradas que realizaron los sujetos catastrales y el posterior cotejo, la cifra resultante puede variar, de ahí que siempre trabajaremos con estimaciones. No obstante, aun siendo conscientes de este margen de error, los resultados son válidos para realizar un recorrido por el transporte con bestias en toda la geografía granadina, definiendo sus características para este territorio.

Las Respuestas Generales registran transportistas con bestias en 154 localidades de las 399 del reino de Granada³⁵⁴, lo que supone un 38,6%. Un porcentaje pequeño si consideramos la extensión del Reino (aproximadamente unos 27.000 km², el elevado número de poblaciones, entre las que se encontraban grandes ciudades como Málaga y Granada, las agrovillas, como Guadix y Loja, o un amplio número de pequeñas villas y lugares, cuyas necesidades habría que abastecer y, por supuesto, una accidentada orografía a la que, sin duda, habría que vencer. En consecuencia, este porcentaje, en apariencia bajo para una actividad vital, es el resultado de contabilizar sólo a los arrieros que nos proporciona la pregunta trigésimo segunda del Interrogatorio de la Letra A, es decir, a los que se registraron con esa actividad como principal. De ahí que encontremos numerosas localidades que no registran ninguno, lo que no significa que no hubiese un transporte

³⁵³ Las Respuestas Generales de la ciudad de Guadix cuentan con un apartado de traficantes con caballerías, que comienza así «Hay como ziento cuarenta vecinos que trafican con caballerías, y se le regula de utilidad a cada uno de ellos de la forma siguiente...». En Juan Gámez Navarro (Introducción), *Guadix 1752. Según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada* (Madrid: Tabapress, 1991), 118-124.

³⁵⁴ 152 con la tipología de *arrieros*.

infrarrepresentado en dicha documentación o, simplemente, no registrado por diversos motivos. Es más, podemos apuntar que las bestias de labor, que se registran como propiedad de los labradores, cumplirían la función de este transporte del campo a la casa, el mercado y la industria e, incluso, aprovechando la estacionalidad del cultivo, serían utilizadas para realizar algunos portes profesionales. De igual forma, los jornaleros con bestias nos sugieren algunas preguntas como: ¿Cuál era el uso que daban a los animales de carga y tiro que poseían?

Aunque hemos dado por supuesto que los jornaleros son jornaleros del campo, lo cierto es que el Catastro en nuestra zona de estudio no lo detalla, por lo que debemos partir de que *jornalero* es quien trabaja por un jornal. Si bien la mayoría podría hacerlo en actividades agropecuarias (no olvidemos que la tierra concentraba la actividad económica principal), también habría quienes lo hicieran en otras actividades³⁵⁵. La misma pregunta es válida para otros oficios, donde la probabilidad de que se transporte, en mayor o menor medida, es más alta. Nos referimos a los tratantes, comerciantes, tenderos o mesoneros que poseían este tipo de animales y que utilizarían para sus negocios. También a los oficios industriales que necesitaban de leña para sus tecnologías como en los ingenios, los molinos o los lavaderos de lana. Pese a todo, queremos precisar que las averiguaciones en muchas de las ocasiones dejaron anotado el destino para la labor de este ganado, pero ¿podemos pensar que no habría una pluriactividad del mismo?

La arriería estaba condicionada a las vías de comunicación terrestres, circunscribiéndose tanto a los caminos de herradura como a los de ruedas, tanto a las largas distancias como a las cortas, tanto a la profesionalización o actividad principal como a la

³⁵⁵ Sobre los asalariados del campo hay que destacar la magnífica monografía de Jesús Manuel González Beltrán, contextualizada en Andalucía Occidental, donde el profesor de Historia Moderna de la Universidad de Cádiz profundiza en múltiples cuestiones, entre las que se encuentran las contrataciones, la jornada laboral, los salarios o la propiedad. En Jesús Manuel González Beltrán, *Entre surcos y penurias. Asalariados del campo en la Andalucía occidental del siglo XVIII* (Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2017).

actividad complementaria a otro oficio³⁵⁶. Los caminos de herradura eran los más numerosos en el reino de Granada, no sólo las vías que comunicaban las poblaciones y centros de producción con la capital, sino un sinfín de veredas, muchas de ellas utilizadas como lindes entre pagos, que permitían ir y venir a los trabajadores del campo y trasladar los productos o realizar un tipo de transporte condicionado por el funcionamiento de las industrias locales, como el de la leña de los bosques a los ingenios o a las almazaras. Estos transportistas con bestias también transitaban por los caminos de ruedas junto a los carreteros, aunque sus trayectos, por la poca información de que hasta la fecha disponemos, no serían largos, pues los portes de mayor distancia y, por tanto, mayor duración, se reservaban a dichos carreteros y a los cabañiles y jabarderos por cuatro razones principales: primera, la capacidad de carga para llevar o traer productos como betunes a los astilleros, armas a los ejércitos o grano y sal a las ciudades; segunda, por la solidaridad y seguridad en el camino, huyendo en cierta medida de tener que afrontar los peligros del camino en soledad; tercera, por la eficiencia económica, pues estas carreterías, cabañas y jabardos que se ocupaban de los prolongados recorridos eran conducidas por un mayoral y varios gañanes, por lo que las ganancias eran mayores, al no ocupar un alto número de personal en la actividad; y cuarta, por una mayor especialización en la actividad, pues necesitaban de una organización e infraestructura nada desdeñable. Con todo ello, varios arrieros con sus bestias podían mancomunar fuerzas e intereses para formar con sus bestias una corporación similar a la estructura de la cabaña y afrontar la larga distancia, generando una tensión entre lo que Santos Madrazo denomina «acarreo libre» y acarreo de

³⁵⁶ Véase José Ignacio Uriol Salcedo, “Apunte para una historia del transporte en España. Los caminos de ruedas del siglo XVIII”, *Revista de Obras Públicas*, nº 3143 (1977): 145-168. El autor describe los caminos de ruedas existentes en la España del siglo XVIII, estructurándolo en el pensamiento de ruta radial desde Madrid concebido por los Borbones, señalando las jornadas de viaje de distintos trayectos y los testimonios de viajeros, como Ponz o Townsend. Para este trabajo nos interesa conocer los siguientes trayectos: Madrid a Granada, pasando por Jaén; Madrid a Málaga, pasando por Antequera; Madrid a Alcalá la Real y Loja; Madrid para Guadix y Almería; Cádiz para Granada y Cartagena. En un segundo orden nos interesan los trayectos Sevilla para Granada, Granada para Málaga por Alhama (3 jornadas y 2 noches intermedias) y Málaga para Córdoba por Antequera.

profesionales. Ese «acarreo libre» es el que complementa la arriería a otras actividades y está restringido a medios y radio de acción limitado. Por su parte, el acarreo profesional será, por un lado, el de la especialización, con todo lo que ello conlleva, no sólo en lo que respecta al número de recursos, sino también al conocimiento del oficio (itinerarios, hospederías, gravámenes del trayecto, etc.)³⁵⁷; y, por otro, el de la necesidad, por la que algunos hogares se ven abocados a esta dedicación al componer su riqueza únicamente con su fuerza de trabajo personal y la de su caballeriza. Las fuentes utilizadas no nos permiten ahondar en la distancia, la frecuencia, la organización o el precio de estos portes realizados por arrieros. Como ya se ha explicado, el corpus documental del Catastro de Ensenada sólo aporta alguna información dispersa sobre los meses del año que transportan o algunas de las mercancías y en la documentación que ha llegado hasta nuestros días de la Real Cabaña de Carreteros de la Chancillería de Granada, no hay ninguna referencia a arrieros, sino que quienes acuden a la Justicia son principalmente los cabañiles y carreteros. Lo que nos conduce a lo que ya apuntó Ringrose de que los arrieros no profesionales se dedicaban principalmente a un transporte estacional, circunscrito a transferencias entre regiones especializadas en determinados productos y realizado por sujetos cuya ocupación primaria era la agraria y, por tanto, condicionados por los ciclos agrarios y climáticos de Castilla, obligando los meses de verano y otoño a complementar sus rentas con el transporte³⁵⁸. Una teoría matizable en muchos aspectos, al menos en lo que se refiere al reino de Granada, donde la propiedad y las características de producción de la tierra no responden a las mismas particularidades de la Meseta y donde registramos una gran variedad de perfiles arrieros, hogares que poseen pequeñas propiedades con múltiples productos, otros que sólo poseen su fuerza de trabajo y sus caballerizas o una minoría que tienen en propiedad amplias extensiones de tierras. De ahí que, de partida, mostremos esta heterogeneidad, pues no es lo mismo un arriero que únicamente cuenta con una caballeriza para su arriería,

³⁵⁷ Santos Madrazo Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850, vol. II. El tráfico y los servicios* (Madrid, Turner, 1984), 739.

³⁵⁸ David R. Ringrose, *Los transportes y el estancamiento de España (1750-1850)* (Madrid: Tecnos, 1972), 146-147.

sin poseer más propiedades y, por tanto, más utilidad regulable que su industrial por el transporte, que un arriero que acarrea con diez caballerías, también sin alguna otra riqueza que su fuerza y la de sus bestias. Igualmente, debemos matizar el hecho, a menudo involuntario, de elevar la generalidad a categoría de universal. Los intercambios entre zonas productoras de diferentes materias están contrastados, pero asimilarlos a la arriería estacional o libre, frente a los grandes trayectos que ocuparía la profesional, no tiene mayor sentido, pues, como ya apuntó Concepción Camarero Bullón, no hay un arriero puro y, además, la propia documentación nos aleja de ese encorsetamiento³⁵⁹. Tampoco podemos contrastar para el territorio granadino que la arriería estacional transportara mercancías de menor valor o artículos más básicos que la profesional. Con todo ello, sin contradecir que en rasgos generales éste fuese su funcionamiento en Castilla, hay que traer a colación dos cuestiones que Ringrose obvia. La primera es que defiende que la organización de la arriería produjo problemas administrativos a la Corona, generando una tensión entre agricultura y transporte al derivar la fuerza animal del campo a los caminos, en una economía, la de España en el siglo XVIII, dependiente de la tierra; y añade que los carros y su industria contaban con una posición privilegiada. Hay que apostillar que la Real Cabaña de Carreteros incluyó también a los transportistas con bestias y, por ende, contaban con los mismos privilegios. De igual forma, la tensión entre agricultura-transporte va más allá de las caballerías, pues esa tensión también se dio en la ganadería boyal de los carreteros, especialmente con La Mesta, como ya explicamos en el capítulo anterior con la conflictividad de las carreterías de las comarcas burgalesas. Lo que está claro es que el aumento de la demanda, unido al crecimiento de la población, requiere del aumento tanto del transporte como del aumento de la productividad de la tierra. Y todo ello lleva aparejada la necesidad de aumentar las cabezas de ganado, que, a su vez, necesitan de cultivos para su alimentación, generando un círculo de dependencia al que había que dar

³⁵⁹ Concepción Camarero Bullón, *Burgos y el Catastro de Ensenada* (Burgos: Caja de Burgos, 1989), 285-291.

solución³⁶⁰. La segunda es que en un sistema donde la pluriactividad, también contrastada en las grandes Hermandades del transporte, como la de Burgos-Soria o la arriería de la comarca leonesa de la Maragatería, donde la documentación no especifica la tipología del arriero, pues no era su función, no contemplar la diversidad de la propia actividad y la pluralidad de quienes se dedican a ella, simplificando sus funciones, inevitablemente nos lleva a formular planteamientos erróneos o, cuanto menos, inexactos.

Atendiendo al número de transportistas con bestias que habría por localidad en el reino de Granada, hemos de decir que sería quimérico calcular el total. Algunos autores contabilizaron los propietarios de bestias como transportistas a través de los Estados del Catastro, pero este número, en la mayoría de la documentación, clasifica conjuntamente tanto las bestias de labor como las de transporte, por lo que eleva cuantiosamente las cifras. Como venimos insistiendo, no podemos dejar de lado que muchos labradores, jornaleros o ganaderos contaban con bestias para las tareas del campo y del hogar e, incluso, las industrias también contarían con este tipo de fuerza animal para sus tareas. Éstos también participaron en el transporte de mercancías con sus bestias de labor sin que quedaran registrados en la documentación como bestias de acarreo. La importancia de la pluriactividad de estas bestias también quedó atestiguada en los testimonios de viajeros. Antonio Ponz en sus cartas realiza una dilatada crítica a las infraestructuras viarias y de hospedaje en España, llegando a recoger un sermón sobre las políticas de fomento en el que un anciano defiende como obra pía «construir pedazos de caminos, edificar puentes y otras cosas útiles a todo género humano», pues entre otras cosas, aseguraba la comodidad a los labradores para acudir al cultivo de sus campos, acarrear las mieses y recoger sus frutos³⁶¹. De ahí, que caminos y caminantes formen un binomio inseparable con relaciones bidireccionales de dependencia.

³⁶⁰ Braudel, *Civilización material, economía y capitalismo. Siglo XV-XVIII. vol. 2. los juegos del intercambio*, 143-145.

³⁶¹ Antonio Ponz, *Viage de España, ó Cartas, en que se da noticia de las cosas mas apreciables, y dignas de saberse que hay en ella*, Tomo I (Madrid: por D. Joachin Ibarra), 3-4. En Biblioteca Nacional de España BA/725 V.1. Consultado en 2 de febrero de 2021. <http://bdh.bne.es/bnearch/detalle/bdh0000154545>.

Los propios niveles documentales del Catastro dejan constancia de estas dificultades para contabilizar transportistas. Como muestra, en la localidad de Benaocaz, situada en la parte noroccidental del reino de Granada (actual provincia de Cádiz), las Respuestas Generales apuntan «distintos arrieros de una bestia que los que son y las utilidades que cada uno tiene y los oficios que quedan expresados consta de las notas puestas en sus relaciones»³⁶². Sin embargo, tanto en el libro de lo Real como en el de los Cabezas de Casa sólo aparecen siete arrieros, estando los demás reunidos bajo la categoría de *jornaleros con un jumento*. Asimismo, comprobamos esta información en el Estado Local de la Letra G (personal) y de la Letra F (industrial)³⁶³. El Estado Local de la Letra G registra 432 jornaleros de jornal diario, que suman 51.840 reales de vellón anuales mientras que a los arrieros de la Letra F se les calcula una suma de 6.930 reales al año. Para poder acercarnos a la realidad del transporte en el reino de Granada, hemos decidido contabilizar parte de estos jornaleros con una bestia como transportistas, pues, aunque no sabemos la dedicación a uno u otro oficio, está claro que transportaban más allá del ámbito particular. Otra hipótesis apunta hacia que trabajaran o se registraran como jornaleros del transporte, aunque es mucho más difícil de determinar. Si observamos sus registros en el libro de lo Real, muchos jornaleros poseían un jumento, por lo que podrían tanto labrar como transportar con él. Ejemplos de estos jornaleros son Antonio de Lerma con una jumenta y un pollino; Agustín Moreno el menor, también con jumenta y un pollino, o Alonso Rodríguez Puerto con un jumento³⁶⁴. La cuestión es si trabajaban a jornal con su jumento como herramienta para el porte o si lo hacían para otro con la bestia de un tercero o de quien le encargaba acarreo. Algo imposible de determinar, pues un particular con una bestia podría contratar los servicios de un jornalero para realizar algún tipo de porte. Respecto a los arrieros registrados en los libros de los Cabezas de Casa y de lo Real, como

³⁶² AGS, DGR 1º Remesa, CE, RG Benaocaz, L278, f. 140r.

³⁶³ AHPGr, CE, RG Benaocaz, L 1087, ff. 110r-112r.

³⁶⁴ AHPGr CE, RP Benaocaz, L 1085, ff. 121r, 140r, 167r.

ya hemos señalado, contamos en Benaocaz con tan sólo 7 registros de arrieros, todos ellos con un hogar nuclear y un tamaño de los hogares de entre 3 y 9 miembros: Francisco Martínez Pedigón de 33 años; Rodrigo López, de 30; Bartolomé Cura, de 50; Juan Rodríguez Mariano, de 40; Esteban Narváez, de 53; Benito Pérez Cabrera, de 39 y Fernando Gómez Moreno, de 26, que, además de registrarse como arriero, lo hace como fabricante. Para compensar la subrepresentación de arrieros en todo el Reino, tomamos la decisión de elevar en esta localidad el número a 200, contabilizando esos jornaleros que poseen bestias y que en una localidad con una importante industria textil estamos seguros que transportaban.

Con todo ello, hemos estimado un total de 2.963 transportistas con bestias en el reino de Granada (sin contabilizar los cabañiles), una cifra aproximada, pues en numerosos municipios no se ha podido establecer un número (Sin Determinar S/D) por diversas razones. Por ejemplo, en las siguientes localidades la documentación no nos ofrece el número de personas que transportaban, como en Álora, donde no determina el número de arrieros, pero si la utilidad que se reguló a quienes traficaban con caballería menor, ascendiendo su producto industrial a 50 ducados anuales, y con caballería mayor, a 100 ducados anuales³⁶⁵. Tampoco en Cortes de la Frontera, donde había algunos arrieros a los que se les reguló 450 reales de vellón al año y, además, desarrolla la justificación de esta regulación al argumentar que trabajaban en cosas sin importancia³⁶⁶. En Chimeneas, las Respuestas Generales nos informan de que algunos vecinos trataban con algunas caballerías menores o mayores en llevar mercancías a la ciudad de Granada, uno de los casos en los que indica el itinerario. En este caso añaden que les quedaría una utilidad

³⁶⁵ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Álora, L 277, f. 124v. *“y que en cuanto al número de arrieros no pueden expresar el número cierto y que le consideran de utilidad a cada uno por cada caballería menor con que trafican cincuenta ducados, y por cada caballería mayor, ciento”*.

³⁶⁶ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Cortes de la Frontera, L 285, f. 653r. *“también hay algunos arrieros y se les regula de utilidad a cada uno quatrocientos cincuenta reales por no traficar estos cosa de importancia”*.

equivalente a la de los jornaleros³⁶⁷. Podemos observar como para quienes categorizan siguiendo las indicaciones de la Instrucción, los oficios jornalero-arriero están relacionados, no sólo para la regulación de la utilidad, sino también para la complementariedad de su trabajo, como se establece en Íllora, donde nos indican que no había ningún arriero a tiempo completo, pero había algunos vecinos que tenían bestias menores o mayores y que estaban registrados como jornaleros, acudiendo a la arriería el día que no lo hacían al jornal, por lo que se les reguló que podrían ganar la misma cuantía³⁶⁸. Se repite el reconocimiento de la pluriactividad tan característica de esta actividad, como también lo hace en Otívar, que, pese a no tener arrieros, la documentación señala que algún vecino mantenía un jumento con el que portaba o conducía algunas cargas de uvas, escobas, pasas... cuyo oficio, al igual que en Íllora, era el de jornalero³⁶⁹. Una complementariedad que no sólo quedó reconocida en los jornaleros, sino que también en otros oficios, como los labradores que, en el caso de Santa Fe de Mondújar, portaban con sus caballerías, pudiéndoles regular una utilidad de hasta 100 reales por cada una³⁷⁰. Otros ejemplos de localidades que no determinan el número de arrieros los encontramos

³⁶⁷ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Chimeneas, L 284, f. 463v. *“algunos vecinos tratan con algunas caballerías menores o mayores en llevar hacesillos a la ciudad de Granada que bajado el costo les parecen quedaran en calidad de jornaleros*

³⁶⁸ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Íllora, L 292, ff. 139r-140r. *“y por lo que hace a arrieros no hay ninguno en esta villa por lo que si hubiese alguno que tenga alguna bestia menor o mayor son jornaleros que el día que no añaden al jornal y si con dicha bestia ganarán lo mismo que pudieran granjear en dicho jornal”.*

³⁶⁹ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Otívar, L 297, f. 587r. *“y que no hay en este lugar boticario, cirujano ni harriero alguno que trajine con recua, si solo algún vecino que mantiene un jumento con el que portea o condice algunas cargas de uvas, escobas, pasas y otros géneros, los que por ser propiamente jornaleros se reservan para su clase”.*

³⁷⁰ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Santa Fe de Mondújar, L 301, f. 539v. *“también hay diferentes labradores que portean con carretas a quienes y al que la tuviere por el tiempo que ocupan en ella, y no en la tierra que labran, que podrá ser cuatro, cinco, o a lo más, seis meses, podrá regularseles cien ducados por cada carreta, y para los labradores que tienen jumentas y jumentos, podrá regularseles por cada una cien reales de vellón en cada un año”.*

en María, donde había diferentes arrieros con cabalgadura mayor o menor a los que se les regulan 1.100 reales de vellón anuales³⁷¹.

Caso aparte es la ciudad de Granada, que en las Respuestas Generales no cuantifica esta actividad (la arriería) y donde proliferan otras actividades relacionadas con el transporte con bestias. Son los casos de los alquiladores de calesas y coches, que, aunque no tienen que ver con el transporte de mercancías como tal, utilizarían esta fuerza animal. De las calesas nos ocuparemos más adelante, al constituir una tecnología de tiro similar a la carreta o carro, ya fuese tirado por bueyes o por caballerías. Es preciso detenernos en varias cuestiones que nos plantean estos alquiladores de caballerías en relación a un oficio claramente ligado a las actividades de transportar y labrar. En el reino de Granada los alquiladores de caballerías aparecen en las ciudades, no habiendo encontrado referencias a los mismos en el medio rural, lo que no significa que no se alquilaran atendiendo a otras fórmulas e, incluso, a algún tipo de intercambio o apoyo vecinal. Tampoco a la alta probabilidad de que fuesen los propios jornaleros quienes pusieran esta fuerza animal para la actividad agrícola y el traslado de la mercancía del campo. De la misma forma, no contamos con información sobre el fin de ese alquiler, lo que nos sugiere que sería muy diverso, desde el transporte de personas a mercancías, o ambos. Y, aunque sabemos que el caballo no era el animal más apto para acarrear mercancías, en este caso no podemos determinar si con la caballería mayor se refieren a caballos o mulos, a excepción de Pedro Álvarez Solano, donde especifica que son doce mulos.

El Libro del Industrial de la ciudad de Granada registra siete alquiladores de caballerías:

³⁷¹ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG María, L 296, f. 65v-66r. *“También hay diferentes arrieros y regulan a cada uno de ellos que tenga una cabalgadura mayor o menor le deja de utilidad anual dicha arriería un mil y cien reales de vellón al año”.*

Tabla 4.1 Alquiladores de caballerías en la ciudad de Granada (s. XVIII)

Nombre	Caballería mayor	Caballería menor	Caballería sin especificar	Total Caballerías	Producto (reales de vellón)
Francisco Gómez			10	10	8.250
Francisco Pineda			2	2	1.650
Francisco Pérez Triviño	6			6	4.950
José Estíbal	3			3	2.470
José Vílchez	4			4	3.300
Pedro Álvarez Solano	12			12	9.200
Tomás Espejo	1	3		4	2.200
TOTAL:	26	3	12	41	32.020

Fuente: AHPGr, CE, RP, LSI 1269, ff. 64r-67r. Elaboración propia.

Las 38 cabezas de ganado mayor y tres de menor que nos indicaron las Respuestas Generales se distribuyen entre ocho alquiladores de caballerías en la ciudad de Granada, que podrían ganar de producto entre 1.650 reales de Francisco Pineda, por el trato con dos caballerías, y 9.200 que le calculan a Pedro Álvarez Solano por el trato con doce mulos. Además, este último también alquila calesas. Por su parte, Francisco Pérez Triviño, al que le regulan 4.950 reales por sus seis caballerías mayores, también contaba con un almacén de maderas por el que podría ganar 1.650; al igual que Tomás Espejo, al que, además de los 2.200 reales por el alquiler de tres caballerías menores y una mayor, se le calculan 540 por el trato que tiene de vender leche.

En una ciudad con 13.221 vecinos³⁷², 41 caballerías de alquiler no serían suficientes para satisfacer las necesidades de la población, no obstante, al contrario que con las calesas o carros, muchos de sus vecinos poseerían bestias para sus quehaceres diarios, entre los que con total seguridad, se encontraba algún tipo de transporte.

³⁷² Concepción Camarero Bullón y Jesús Campos Delgado, *Vecindario de Ensenada, 1759*, vol. II, prólogo e introducción de Antonio Domínguez Ortiz (Madrid: Tabapress, 1991), 498-499.

Continuando con la diversidad que nos ofrece la documentación Catastral en la ciudad de Granada, nos centraremos en los problemas encontrados en el cálculo de la actividad arriera, pues es la que nos ocupa en este capítulo. Las Respuestas Generales nos informan de que:

Habrán también doscientas sesenta y dos cabezas de todo género de ganado mayor y cuatrocientas treinta y tres de menor para harriería a que se considera el anual producto de mil cuatrocientos sesenta reales por cada una de las primeras y novecientos doce por cada una de las segundas³⁷³.

Para poder saber el número de transportistas con bestias hemos consultado los libros del Vecindario Secular de Industriales y del Personal Cualificado por Oficios en los que podemos contabilizar 224 arrieros³⁷⁴ y 14 hogares cabañiles³⁷⁵.

Por otro lado, en la localidad de Dalías no había arrieros que traficaran con recuas, pero sí diferentes traficantes y cabañiles, transportistas con bestias sobre los que apuntaremos algunos datos más adelante³⁷⁶.

Con esta muestra de oficios y problemas relacionados con el estudio del transporte con bestias en un territorio tan amplio y heterogéneo como el del reino de Granada, hemos puesto de relieve diferentes formas de dedicación a actividades relacionadas con el mismo, a las que habría que añadir la cría y doma de caballerías, tanto mayores, como menores, el comercio con y de este tipo de ganado, etc. No obstante, en este estudio nos centraremos en la arriería que quedó registrada en la documentación, pues creemos que es suficiente para proporcionarnos un mapa del transporte con bestias en el Reino de Granada.

La actividad arriera se distribuye por los 20 partidos o Entidades Principales en que se organizaba el reino de Granada (tabla 4.2)³⁷⁷, que coinciden *grosso modo* con las

³⁷³ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Granada, L 290, ff. 469v-470v.

³⁷⁴ AHPGr, CE, RP, LSI 1269, ff. 250r-278v

³⁷⁵ AHPGr, CE, RP, LPC 1270, ff. 196r-201r.

³⁷⁶ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Dalías, L 286, ff. 52r-59v.

comarcas. Así hemos podido calcular los porcentajes de localidades en los que se registran arrieros, así como el porcentaje de hogares transportistas para tener una idea más certera de su peso.

Las Entidades Principales con más porcentaje de poblaciones arrieras son: Ronda, como nudo de comunicaciones e importante polo económico (53,8%); el camino de ruedas de Málaga a Granada a su paso por Vélez-Málaga (65,2%) y Alhama (66,7%); las rutas por el Valle de Lecrín (61,1%) a Almuñécar (66,7%), Salobreña (52,8%) y Motril (75%). Finalmente, la arriería se concentrará en el ramal a Almería, en las tierras del Valle de Andarax hacia Almería (76%). Esto no significa que no haya una arriería más dispersa en los caminos que comunican con Sevilla y el Reino de Jaén, en el noreste del reino (Huéscar, Castril y Puebla de don Fadrique) o en la parte más oriental con los polos de atracción en torno a Huércal Overa, Cuevas de Almanzora y Vera.

³⁷⁷ Utilizamos Entidades Principales porque así lo organizó el Archivo General de Simancas en el Buscador por Localidades del Portal de Archivos Españoles PARES, lo que nos facilitará hacer comprobaciones. Además, coinciden *grosso modo* con las jurisdicciones y comarcas naturales.

Tabla 4.2. Arrieros del reino de Granada (s. XVIII)

Entidad Principal	Localidades en las que se registran arrieros / Total de Localidades	Porcentaje de localidades con arrieros	Total	Número de vecinos Secular Vecindario (1759)	Porcentaje de transportistas con bestias
Alhama	4/6	66,7%	97	2.132	4,55%
Almería	19/25	76%	252	7.994	3,05%
Almuñécar	4/6	66,7%	35	1.093	3,2%
Baza	24/58	41,4%	310	22.381	1,39%
General de Zafayona	0/20	0%	0	668	0%
Granada	6/42	14,3%	271	20.460	1,32%
Guadix	6/38	15,8%	165	6.762	2,44%
Las Alpujarras	5/45	11,1%	38	11.688	0,33%
Las Cuatro Villas	4/5	80%	159	3.196	4,97%
Las Villas	6/23	26,1%	58	4.097	1,42%
Loja	3/6	50%	128	3.920	3,52%
Málaga	13/22	59,1%	296	17.335	1,71%
Marbella	1/4	25%	25	1.674	1,49%
Motril	3/4	75%	22	2.465	0,89%
Órgiva	0/6	0%	0	853	0%
Ronda	21/39	53,8%	460	15.323	3%
Salobreña	4/6	53,8%	14	1.013	1,38%
Torvizcón	2/9	22,2%	45	1.374	3,26%
Sin Entidad Principal	1/1	100%	6	-	-
Valle de Lecrín	11/18	61,1%	242	2.758	8,77%
Vélez-Málaga	15/23	65,2%	340	6.645	5,12%
TOTAL	152 /399	38,6%	2.963	133.831	2,21%

Fuente: A.G.S. DGR 1º Remesa, CE, Respuestas Generales de las 399 localidades del reino de Granada [AGS-PARES]. Elaboración Propia .

Los datos de la tabla ponen de manifiesto la hipótesis de partida, es decir, que los transportistas con bestias se concentraron en los principales polos económicos y caminos. Sin embargo, como ya hemos dicho, el número de ellos en la documentación catastral es muy bajo, tan sólo superando la cifra de 100 las localidades de Granada, Pinos del Valle, Guadix, Loja y Coín. Únicamente 12 localidades contaban con 50 o más transportistas con bestias, mientras la mayoría de localidades tenía entre 1 y 10. Estas cifras hay que ponerlas en relación con el tiempo y el número de bestias con las que transportaban, que, como veremos, en la mayoría de los casos su número era muy reducido. En cuanto al tiempo, sabemos de la pluriactividad de su trabajo del transporte, pero la documentación del Catastro de Ensenada no nos ha permitido establecer cuánto tiempo transportaban en realidad, pese a que los oficiales utilizaran en muchos casos ocho meses al año para el cálculo del industrial.

A escala comarcal por Entidades Principales, el Valle de Lecrín es la que más porcentaje de arrieros por vecino presenta, con un 8,8%, pues es el camino natural de herradura entre la Costa y Granada. Le siguen Vélez-Málaga (5,12%), las Cuatro Villas (4,97%), Alhama (4,55%), Loja (3,52%), Almuñécar (3,2%), Torvizcón (3,26%) y Almería (3,05%). Los restantes tendrían menos de 3%, porcentajes muy inferiores a los de otros territorios, como la comarca Tierra de Montes en Galicia, donde sería el 13,2% de su vecindario.

Con estos datos ya se aprecia una distribución espacial condicionada por la población, los polos económicos y los caminos. Para comprobar si se cumple el principio de cercanía/lejanía a los caminos y polos económicos de las ciudades, sin olvidar las agrociudades de Andalucía, como Guadix, Loja, o Marbella³⁷⁸, superpondremos una capa en el mapa que realizó Tomás López Machuca distribuyendo por Partidos el reino de

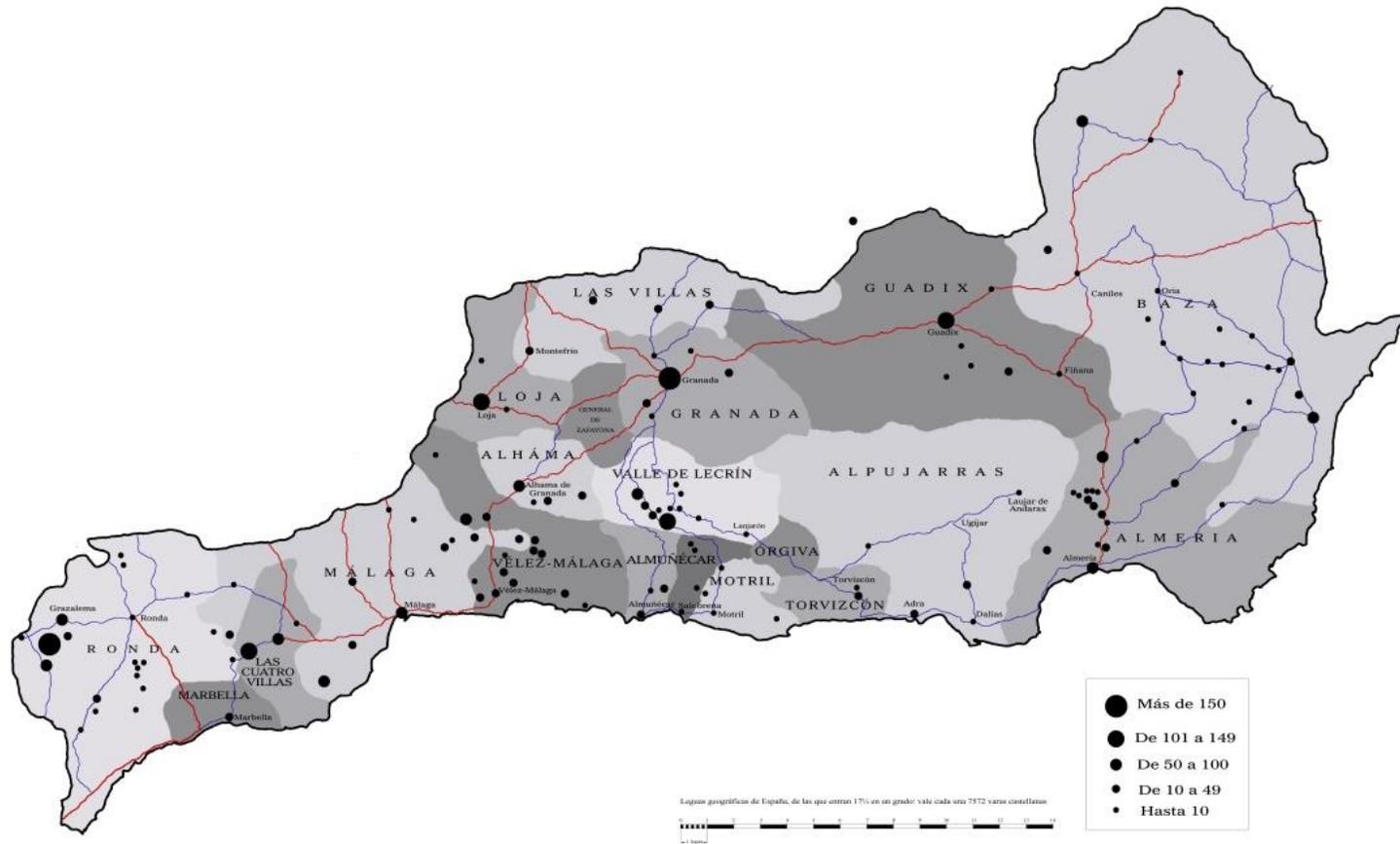
³⁷⁸ Francisco Sánchez-Montes González, «Es gente casi sin número los que vienen de Castilla, la Mancha y Extremadura...» Un apunte a los movimientos de población en la Andalucía de la Edad Moderna”, en *Gentes que vienen y van. Estudios en torno a las migraciones: ayer, hoy, mañana, Granada*, eds. Raúl Ruiz Álvarez y Elisa Moral Montero (Granada, Editorial Universidad de Granada, 2020), 85-108.

Granada³⁷⁹. En ella, señalaremos con un círculo de diferente tamaño atendiendo al número de transportistas y ubicando los lugares, villas y ciudades que registran arrieros. En este mapa, López Machuca dibujó los principales nudos de comunicación del Reino, por lo nos servirá para subrayar algunos de la red viaria. En este sentido nos hemos servido del mapa de la red viaria de Escribano y Razola (1760-1788)³⁸⁰, con el que estableceremos en rojo los caminos de ruedas y en azul los de herradura. Para los siguientes mapas en los que se amplían las Entidades Principales, a estos caminos, uniremos en color verde las sendas reflejadas por Tomás López, que comunicaban estas poblaciones y que hasta la fecha no se habían descrito con tal detalle.

³⁷⁹ Tomás López, *Mapa geográfico del Reyno de Granada (1795)* [en línea], Biblioteca Nacional, MR/2/82 digma1dig, consultado el 2 de mayo de 2020, <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000033456>. Los partidos se han adaptado a los de 1752.

³⁸⁰ José María Escribano y Casimiro Razola, *Itinerario español o Guía de caminos para ir desde Madrid a todas las Ciudades y Villas más principales de España: y para ir de unas ciudades a otras, y a algunas Cortes de Europa*, 1978 [en línea], Biblioteca Nacional de España, GMm/161, IV Edición (ampliada y corregida), consultado el 12 de octubre de 2021. <http://bdh.bne.es/bnearch/detalle/bdh0000000388>.

Mapa 4.1. Localización de la arriería en el reino de Granada (s. XVIII)



Fuente: AGS. DGR 1ª Remesa. Respuestas Generales del Catastro de Ensenada. Mapa de Tomás López. Elaboración Propia

Como se puede observar en el mapa, podemos agrupar la arriería granadina en cuatro grandes polos económicos que corresponden a las comarcas de Ronda, Málaga, Granada y Almería; junto a cuatro vías de comunicación correspondientes a los caminos de Granada a Málaga, de Granada a Sevilla, de Granada a Levante y su ramal a Almería, y, finalmente, el camino de herradura de Granada a Motril. El resto del territorio estará caracterizado por el macizo montañoso de Sierra Nevada en el que no se aprecian transportistas, pues tampoco hay localidades. Frente a Sierra Nevada se pueden vislumbrar territorios, como la extensa comarca bastetana, con una baja densidad de localidades arrieras en las tierras del norte de la comarca, a excepción de Zújar, Huéscar, Castril y la Puebla de don Fadrique. Por sus especiales características orográficas, con una precaria red de caminos que hacía impracticable la circulación, una población en aumento, especialmente en torno a los puertos como el de Málaga, y una política viaria que mira al interior, a la red radial hacia Madrid, el litoral granadino apostará por otros sistemas de transporte, como el marítimo, especialmente el conocido como *cabotaje*³⁸¹. No obstante, aunque resulte reiterativo, este transporte profesional sólo nos habla de aquellos registrados cuya actividad principal era la de arrieros. En consecuencia, no está representado todo el transporte con bestias, quedando excluido en muchas ocasiones el que se realizaría como actividad secundaria, doméstica o complementaria a las labores agrarias,

³⁸¹ Máximo Diago Hernando y Miguel Ángel Ladero Quesada, "Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII", *En la España Medieval*, nº 32 (2009): 347-382; Antonio Burgos Núñez, Juan Carlos Olmo García y María Paz Sáez Pérez, "El Camino de Vélez, pervivencia de una carretera de la España de la Ilustración", *TST*, nº 29 (2015): 36-63; Pilar Pezzi Cristóbal, *Pasa y limón para los países del Norte. Economía y fiscalidad en Vélez-Málaga en el siglo XVIII* (Málaga: Universidad de Málaga, 2003), 212-229; Juan Brotons Pazos, *Relación de las obras que se han ejecutado en los caminos que desde la ciudad de Málaga se han abierto hasta las de Antequera y Vélez...* (Málaga: Ministerio de Obras Públicas, 1995); y Jurado Sánchez, *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII*, 74-75; María Teresa López Beltrán, *El Puerto de Málaga en la transición a los tiempos modernos* (Málaga: Universidad de Málaga 1986); Rafael M. Girón Pascual, *Las Indias de Génova: mercaderes genoveses en el Reino de Granada durante la Edad Moderna* (Granada: Universidad de Granada, 2013); y Margarita M. Birriel Salcedo, "La producción azucarera de la Andalucía Mediterránea, 1500-1750", en *Producción y comercio del azúcar de caña en época preindustrial* (Motril: Diputación de Granada, 1993).

totalmente necesaria para traer el producto del campo a la industria y los hogares, en un territorio, el del reino de Granada, en el que la agricultura es fundamental.

Para poder establecer un orden lógico en la redacción y delimitar las características generales de los territorios, así como algunas particularidades, organizaremos el texto en diferentes apartados, que atienden fundamentalmente a la geografía, las Entidades Principales y las comunicaciones. Así, atenderemos de oeste a este:

1) En primer lugar, a las tierras occidentales del reino de Granada, en concreto al espacio entre la ciudad de Málaga y la frontera del reino de Granada con el Reino de Sevilla. Corresponden a las Entidades Principales de Ronda, Marbella y Las Cuatro Villas.

2) A continuación, nos ocuparemos de las tierras que recorre el camino de ruedas entre la ciudad de Málaga y la capital granadina, pasando por Vélez Málaga, Alhama y General de Zafayona y Granada.

3) El camino de Granada a Sevilla (Camino de Andalucía), especialmente a su paso por la comarca de Loja, así como los caminos a Jaén por Las Villas serán los protagonistas del tercer apartado. Para evitar confusiones, Las Villas es el término con el que se ha registrado en Entidades Principales en el Archivo General de Simancas, así como lo hizo Jesús Marina Barba. Tradicionalmente se le ha denominado “Las Siete Villas” de la jurisdicción de Granada, conocidas como el granero de la ciudad³⁸².

4) Seguidamente, analizaremos las sendas que parten desde Granada a la Costa y a Las Alpujarras, surcando las comarcas del Valle de Lecrín, Almuñécar, Salobreña, Motril, Las Alpujarras, Órgiva y Torvizcón.

5) Por último, centraremos nuestro interés en la parte más oriental del reino de Granada, recorriendo el camino de Granada a Levante y su ramal hacia Almería, que

³⁸² El territorio ocupado por *Las Siete Villas* se corresponde aproximadamente a la actual comarca geográfica de los Montes (Granada), situada al norte de la ciudad de Granada. Recibe la denominación de *Las Siete Villas* por las principales villas que lo componen (Montefrío, Íllora, Moclín, Colomera, Iznalloz, Montejicar y Guadahortuna), a las que se suman sus cortijadas y alquerías. Véase el Partido Judicial de Las Villas en: Jesús Marina Barba, *Justicia y Gobierno en España en el siglo XVIII* (Granada: Universidad de Granada, 1995), 61-63.

recorre las comarcas de Guadix, de Baza y de Almería, donde, por su amplia extensión y a pesar de la dispersión, encontraremos un amplio número de localidades arrieras comunicadas entre sí.

Aunque hayamos optado por este lógico recorrido, no podemos obviar los condicionantes propios de las comunicaciones terrestres del litoral granadino y los desequilibrios entre unas localidades y otras, pues determinarán el tráfico. El litoral del reino de Granada es un territorio muy extenso con una diversa orografía que marca el desarrollo económico, demográfico, social y comercial³⁸³. Estudiamos este camino en profundidad para analizar las hospederías, donde constatamos el peso de la ciudad de Málaga, cuyo puerto, en el siglo XVIII, se convertirá en un punto estratégico del Mediterráneo. Destacamos un eje de comunicación terrestre, paralelo al litoral costero, entre Estepona y Almería, comunicando las localidades de Marbella, Málaga, Vélez-Málaga, Almuñécar, Salobreña y Motril. Sería un camino de herradura y, a veces, una simple vereda, pues no tenemos noticias de que este eje costero fuese una ruta importante ni para el comercio ni para el tránsito de viajeros, sino más bien, todo lo contrario. La circulación estaría condicionada por una complicada orografía que haría impracticable algunos de los tramos. Madrazo califica estos caminos como insoportables, peligrosos y con falta de puentes, pese a que a lo largo de la centuria algunos de sus tramos fueron mejorados, especialmente por el mayor interés del abasto de pan y otros productos, aunque estas mejoras se concentraron en las comunicaciones entre localidades del interior y las costeras. Por su parte, Jurado Sánchez habla de un litoral sin caminos hasta el siglo XIX, consecuencia del relieve, el clima y la piratería bereber³⁸⁴. Un vacío de comunicación terrestre que también queda reflejado en los repertorios oficiales y estatales y que

³⁸³ Rafael M. Girón Pascual, "Puertos sin puerto: El comercio en las "playas" del Reino de Granada (siglos XVI-XVII)", *E-Spania: Revue électronique d'études hispaniques médiévales*, n° 22 (2015), consultado el 2 de marzo de 2022. <https://doi.org/10.4000/e-spania.25014>.

³⁸⁴ José Jurado Sánchez, *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)* (Córdoba: servicio de publicaciones de la Universidad de Córdoba, Área de Cultura del Excmo. Ayuntamiento de Córdoba, 1988), 34-35.

condicionará la economía. Sin embargo, este camino litoral tendrá excepciones, como el tramo entre Málaga y Vélez-Málaga, que, en el siglo XVIII, llegaría a ser un camino de ruedas, o el tramo entre Motril y Calahonda, necesario para el tráfico de mercancías entre el varadero y la ciudad (sin olvidar el propio varadero de Motril)³⁸⁵. También en las comunicaciones entre Almería, Vera, Cuevas de Almanzora, Huércal Overa, dirección al Reino de Murcia. Debemos incidir en la importancia de los caminos secundarios desde la Costa al interior, como reflejó Margarita M. Birriel Salcedo para la tierra de Almuñécar en el siglo XVI³⁸⁶.

Por el contrario, el mar ofrecía un sistema de transporte de pequeña escala (cabotaje), que unía pequeñas distancias, garantizando las comunicaciones y los intercambios entre las poblaciones costeras. Como consecuencia, el interés se centró en mejorar las comunicaciones hacia el interior para poder mantener un comercio fluido. Por tanto, las infraestructuras terrestres, que conectaban las principales localidades costeras con el interior, fueron adquiriendo una mayor importancia a lo largo del siglo, como veremos a continuación.

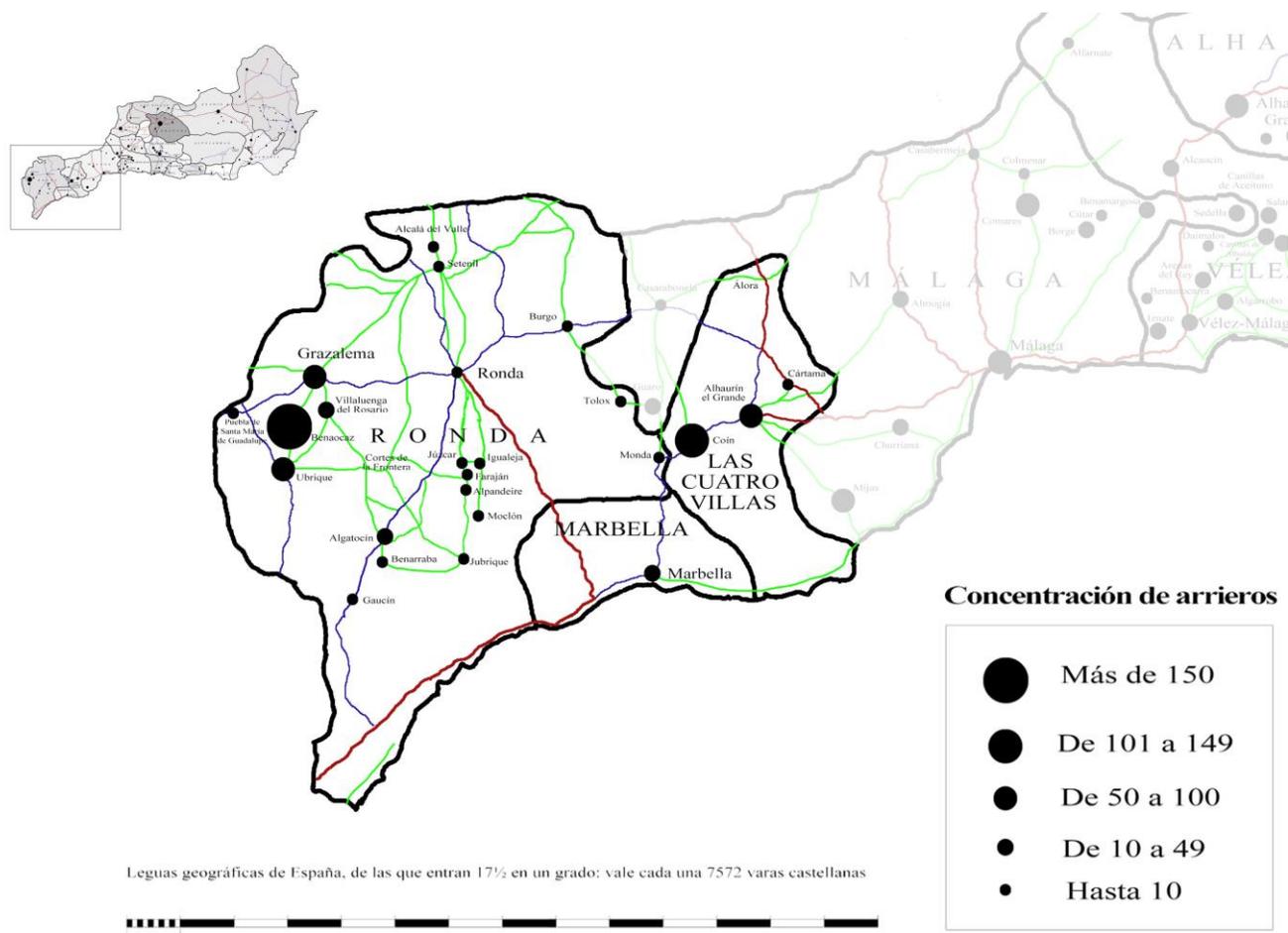
³⁸⁵ Adela Fábregas García, “Redes de comercio y articulación portuaria del Reino de Granada: Puertos y escalas en el tráfico marítimo medieval”, *Chronica Nova*, nº 30 (2003-2004): 69-102. Véase también Antonio Malpica Cuello y Adela Fábregas García, “Embarcaderos y puertos en la costa del Reino de Granada”, en *Navegación y puertos en la Época Medieval y Moderna*, ed. Adela Fábregas García (Granada: Grupo de Investigación Toponimia, 2012), 68-102.

³⁸⁶ Margarita M. Birriel Salcedo, *La tierra de Almuñécar en tiempo de Felipe II* (Granada, Universidad de Granada, 1989), 138. Sobre los caminos entre Granada y la Costa véase Antonio Jiménez Estrella y Juan Carlos Maroto Martos, “Estado, distancia y control social: reflexiones en torno a una medición de caminos en la Granada de mediados del siglo XVI”, *Scripta Nova* vol. 8, nº 157-180 (2004).

4.1. Las tierras occidentales del reino de Granada

En este apartado nos ocupamos de los datos extraídos del Catastro de Ensenada para las Entidades Principales de Ronda, Marbella y Las Cuatro Villas. Asimismo, en el mapa 4.2 puede observarse como hay una mayor densidad de arrieros en las zonas industriales, como la pañera de Grazalema, o las industrias ubicadas al sur de la ciudad de Ronda, lo que provocó la aparición y mejora de caminos. Además, también las ciudades y villas con más población, como Ronda, Marbella, Coín o Alhaurín el Grande concentrarán un mayor número de arrieros y, como consecuencia, mayor tráfico y necesidad de mejores infraestructuras del camino.

Mapa 4.2. Caminos y Arrieros en las tierras occidentales del reino de Granada (s. XVIII)



Fuente: AGS, DGR 1ª Remesa, CE, Respuestas Generales. Mapa de Tomás López. Elaboración Propia.

La comarca de Ronda constituía el polo económico más occidental, un territorio que definía los límites del reino de Granada y marcaba la frontera con el Reino de Sevilla, formando un nudo de comunicaciones entre la ciudad de Ronda, cabeza de comarca, la costa y el interior. Según José Jurado Sánchez, Ronda atraía «a los caminos por su emplazamiento geográfico y estratégico»³⁸⁷. Este territorio contaba con fábricas de paños en Grazalema, minas de hierro y fábricas de hojalata en Genalguacil, Júzcar y Cortes de la Frontera, o de cañones y balas en Jimena de la Frontera, que hacían del transporte un recurso tan imprescindible como el agua, la tierra (minerales) y el combustible (bosques), donde surgirían conflictos entre la agricultura y la industria³⁸⁸. Y, a pesar de que la ruta de Ronda a Cádiz fue mejorada en 1770 en el trayecto Grazalema-Villaluenga del Rosario, en 1779 los directores de estas fábricas, perjudicados por el mal estado de los caminos pidieron «mejoras para reducir los costes del transporte»³⁸⁹.

³⁸⁷ José Jurado Sánchez, “La red viaria malagueña en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Estudios Regionales*, nº 32 (1992): 78.

³⁸⁸ Antonio Luis Cortés Peña, “Una empresa conflictiva en la Ronda del XVIII”, *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, nº 18 (2006): 109-126.

³⁸⁹ Jurado Sánchez, “La red viaria malagueña en la segunda mitad del siglo XVIII”: 78. Véase también, José Gómez Zotano, “La hojalatería en Málaga durante el siglo XVIII”, *Cuadernos Geográficos*, nº 34 (2) (2004): 43-54.

Tabla 4.3 La arriería en Ronda (s. XVIII)

Entidad Principal	Localidades en las que se registran transportistas con bestias (número)	Total	Número de vecinos Secular Vecindario (1759)	Porcentaje de transportistas con bestias
Ronda	Alcalá del Valle (9) Algatocín (40) Alpandei (5) Benaocaz (200) Benarraba (5) Burgo (2) Cortes de la Frontera (S/D) Faraján (2) Gaucín (5) Grazalema (73) Igualeja (9) Jubrique (4) Júzcar (3) Moclón (2) Monda (5) Puebla de Santa María de Guadalupe (5) Ronda (3) Setenil (8) Tolox (8) Ubrique (50) Villaluenga del Rosario (22)	460	15.323	3%

Fuente: AGS, DGR 1ª Remesa, CE, Respuestas Generales 39 localidades de la Entidad Principal de Ronda. Elaboración Propia.

Las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada registran 460 transportistas en 21 de las 39 localidades que componen esta Entidad Principal (53,8%), que se concentran en las zonas cercanas a las fábricas y centros de producción.

Comencemos por Ronda, nudo de comunicaciones que necesitaba de un puente para unir las dos partes de la ciudad, permitiendo a los carros y carretas pasar de un lado a otro con el consiguiente ahorro de tiempo. Así, entre 1751 y 1790 se construyó el puente que hoy conocemos³⁹⁰.

En Ronda, además, había vecinos que traficaban con bagajes, diciendo la respuesta a la trigésimo segunda pregunta del Interrogatorio así:

hay cuatro recuas de bestias mayores propias de don Diego Pineron, presbítero, Gaspar Carrasco el menor y Antonio Vicente que por no saber las que cada uno tiene se remite a las que dieren en sus relaciones pero les regulan de utilidad a cada una de dichas bestias trescientos reales anuales a cada una. Hay también diferentes vecinos con bagajes mayores y menores y para su tráfico con ellos, que por no saber el todo de ellos, ni sus dueños, se remiten a sus relaciones, y a la que diere este consejo, pero regulan de utilidad anual a cada bagaje mayor a cuatrocientos reales cada uno y doscientos el menor...³⁹¹.

Del término *bagaje* nos ocupamos recientemente en un trabajo, pues, aunque está claro que se trata del equipaje y, en este caso, remite al transporte de equipajes («conjunto de muebles, ropas y enseres que se transporta en un jumento, y también el término hace referencia a la propia bestia que lleva la carga»), también puede referirse al equipaje que se transporta «sin ayuda de animales o elementos de transporte rodado»³⁹², aunque para Ronda no hay duda que se refiere al transporte con bestias.

³⁹⁰ Rafael Valentín López Flores, “La imagen gráfica del puente nuevo de Ronda. Siglos XVIII-XVIX”, *Isla de Arriarán*, nº 26 (2005): 81-110; Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850, vol.1. La Red Viaria*, 302-303.

³⁹¹ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Ronda, L 300, ff. 42r-v.

³⁹² María José Ortega Chinchilla, Raúl Ruiz Álvarez, Elisa Moral Montero y Margarita M. Birriel Salcedo, “De lejos y de cerca. Las gentes que repoblaron el Reino de Granada”, en *Gentes que vienen y van. Estudios en torno a las migraciones: ayer, hoy, mañana*, ed. Raúl Ruiz Álvarez y Elisa Moral Montero (Granada: Universidad, 2020), 133.

Desde Ronda partían caminos en todas direcciones. Dirección norte encontramos Setenil, con 8 arrieros a los que se les reguló muy diversa utilidad, desde los 330 reales de Bernardo Romero a los 3.300 a Sancho Hornillo de Mena, sumando todos ellos 10.730 reales de vellón, que se trasladan al Estado Local de la Letra F como 10.630 (24,8% del industrial)³⁹³; y Alcalá del Valle, con 9 arrieros que transportan con 21 asnos, 1 caballo y 1 mulo, por lo que suman 7.442 reales (35,9% del industrial)³⁹⁴. En cuanto al sur, las comunicaciones también presentaban numerosos problemas. De hecho, las rutas continuaban siendo senderos. En Igualeja continuaban al final de la centuria sin puente, pese a que era por donde pasaban tropas y mercancías a Gibraltar y Écija y por donde subía el pescado de Estepona, no solo a la ciudad de Ronda, sino también a Osuna, Morón, Marchena, Arahal y Utrera³⁹⁵. Así, en las poblaciones que están en el camino o cerca, se registran arrieros, como en Júzcar, con tres arrieros que transportan con 4 bestias menores, regulándoles 300 reales por cada una³⁹⁶. Igualeja, con 9 arrieros, a los que también se les regula un producto muy pequeño, rondando los 360 reales³⁹⁷ y Faraján, con dos arrieros, uno transporta con 4 bestias menores y 1 mayor, pudiendo ganar 1830, y el otro, con una sola bestia menor, 700³⁹⁸. Entre los productos que se transportaban en Faraján estaría la hoja de la morera, pues parte de las 30 arrobas de hoja que se necesitan la traen de fuera por no haber bastante en este término. En la villa de Alpendeire, 5 arrieros

³⁹³ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Setenil, L 301, ff. 33v-34r .

AHPGr, CE, RP Setenil, L 1551, ff. 157v-158r.

³⁹⁴ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG, Alcalá del Valle, L 275, ff.427r-v.

AHPGr, CE, RP Alcalá del Valle, ff. 40v-41r.

³⁹⁵ Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850, vol. 1. La Red Viaria*, 303.

³⁹⁶ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Júzcar, L 291, ff. 721r-v.

³⁹⁷ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Igualeja, L 292, f. 461r.

³⁹⁸ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Faraján, L 287, f. 522v.

trajinan con sus bestias menores, regulándole 3.616 reales anuales (28,5% del industrial)³⁹⁹; Moclón cuenta con dos arrieros con 4 y 3 bestias menores, por lo que se les reguló 968 y 1.100 reales anuales respectivamente⁴⁰⁰; y Jubrique, con 4 arrieros, a los que tan sólo se les regulan 600 reales de vellón (15,6% del industrial)⁴⁰¹.

En las rutas hacia el litoral localizamos tres poblaciones con vecinos arrieros, Algotocín, con 40 arrieros a los que se reguló 240 reales por cabeza, sumando 9.600, cifra que se eleva a los 12.160 en el Estado de la Letra F⁴⁰²; Gaucín, con cinco arrieros a los que se les reguló 1.500 reales, cifra que aumenta en su Estado Local F hasta los 1.850⁴⁰³; y Benabarra con 5 arrieros, calculándole 550 reales de utilidad a cada uno⁴⁰⁴.

En cuanto a las rutas dirigidas hacia el este, registramos arrieros en Villaluenga del Rosario, con 22 arrieros que ganarían entre 500 y 1.400, sumando 17.600 reales, en un industrial y comercial donde se dan cita, además de los oficios más comunes en los pueblos (tabernero, mesonero, barbero, hornero, panadero, escribano, notario...), los relacionados con los paños y, especialmente, los tratantes en atocinar y perneo del ganado de cerda, economía importante en la zona, como veremos en el vecino Grazalema, y que, junto al textil, sería uno de los principales productos del transporte⁴⁰⁵. En esta acreditada zona de

³⁹⁹ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Alpandei, L 298, f. 357r.

AHPGr, CE, RG Alpandei, L 1017, ff.57v-58r.

⁴⁰⁰ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Moclón, L 286, ff. 456v-457r.

⁴⁰¹ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Jubrique, L 291, ff. 630v-631r.

AHPGr, CE, RG Jubrique, L 1342, ff. 67v-58r.

⁴⁰² AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Algotocín, L 276, 580r.

AHPGr, CE, RG Algotocín L 986, s/f.

⁴⁰³ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Gaucín, L 288, f. 478r.

AHPGr, CE, RG Gaucín, L 1245, ff. 81v-82r.

⁴⁰⁴ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Benabarra, L 279, f. 585r.

⁴⁰⁵ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Villaluenga del Rosario, L 303, ff. 477v-478r.

AHPGr, CE, RG Villaluenga del Rosario, L 1614, ff. 161v-162r.

transporte se encuentra la Puebla de Santa María de Guadalupe (actualmente denominada El Bosque), donde también tienen la costumbre de comerciar con cerdos al perneo, generalmente lechones para atocinar o ya atocinados. Cuenta este señorío, perteneciente al duque de Arcos con, al menos, 5 arrieros, aunque la respuesta no indica que podría haber seguramente más:

Un harriero nombrado José Díaz Gaviro considerado en cinco mil y quinientos reales al año; otro harriero Pedro carretero en cuatro mil reales; otro Miguel de Chaves en otros cuatro mil reales; otro recovero en mil y cien reales. Y que los demás de tráfico de harriería son de solo dos jumentos y le regulan de utilidad anual setecientos reales de vellón a cada uno⁴⁰⁶.

Para ello, hemos acudido al Libro de Lo Real, en concreto a los Resúmenes, donde nos informa de que «hay ocho harrieros y dos que tienen recuas para la harriería a los cuales les deja de utilidad aquella diez y seis mil y cien reales de vellón»⁴⁰⁷. Por su parte, el Estado Local de la Letra F considera 18.800 reales de vellón el producto arriero de la localidad, un 33,7% del industrial de esta jurisdicción de señorío⁴⁰⁸.

Otras de las localidades en las que registramos arrieros al este de la comarca son los ya referidos Cortes de la Frontera, Benaocaz y Ubrique, este último con 50 arrieros a los que se consideró 300 reales por cabeza (15.000), cifra muy distante a los 94.500 reales que se consideró en el Estado Local de la Letra F⁴⁰⁹. De Grazalema nos ocuparemos más adelante.

Finalmente, en las rutas de Ronda hacia Málaga, contamos arrieros en el camino hacia Cártama, en concreto a tres leguas de Ronda, tras un camino «quebradísimo, pero

⁴⁰⁶ AHPGr, CE, RG El Bosque, L 1513, ff. 49r-v.

⁴⁰⁷ AHPGr, CE, RP El Bosque, L 1512, f.401r.

⁴⁰⁸ AHPGr, CE, RG El Bosque, L 1513, ff. 104v-105r.

⁴⁰⁹ AHPGr, CE, RG Ubrique, L 1589, ff. 104r y 247v-248r.

divertido por la variedad de objetos, frondosidad y otras circunstancias»⁴¹⁰, localizamos a 2 arrieros en El Burgo: Blas Gallardo, que trafica con 2 bestias mayores y 8 menores y se le regulan 2.300 reales al año, y Diego Moreno, que trafica con tres bestias menores y se le regulan 732 reales al año. Suman al año 3.032 reales, la misma cifra que se trasladó a Estado Local de la Letra F, lo que supone el 17,4% del industrial del municipio⁴¹¹. Desde El Burgo partiría un sendero a Cártama y otro a Marbella, por donde circularían hacia Málaga y Marbella «verduras, frutas, caza, animales, tropa, correo...»⁴¹². Entre las localidades que registran arrieros en esta senda estarían Tolox, con 8 arrieros a los que tan solo se les reguló 75 reales por el transporte, ya que era un complemento menor del jornal, que suma solamente 600 reales anuales, y así se trasladó al estado de la Letra F⁴¹³. Siguiendo el camino dirección sur, encontraríamos Monda, a tan sólo dos leguas de Ojén, puerto de tierra del mismo nombre, una legua al norte de la ciudad de Marbella. Ponz recogió la frondosidad de estas tierras, repletas de árboles frutales, viñedos y maíz, además de numerosas huertas⁴¹⁴.

La mayoría son arrieros con un limitado número de bestias menores, a excepción de Blas Gallardo de El Burgo, con 2 bestias mayores y 8 menores. En cuanto al tiempo que dedicaban a esta actividad, contamos con algunos datos de arrieros estacionales como Roque Ordóñez, de Alpendeire, que trafica dos terceras partes del año. También, en Tolox

⁴¹⁰ Antonio Ponz, *Viage de España, ó Cartas, en que se da noticia de las cosas mas apreciables, y dignas de saberse que hay en ella*, Tomo XVIII (Madrid: por D. Joachin Ibarra), 104. En Biblioteca Nacional de España BA/725 V.1. Consultado en 2 de febrero de 2021. <http://bdh.bne.es/bnearch/detalle/bdh0000154545>.

⁴¹¹ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG El Burgo, L279, f. 297r.

AHPGr, CE, RG El Burgo, L 1109, ff. 51v-52r.

⁴¹² Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850, vol. 1. La Red Viaria*, 303.

⁴¹³ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Tolox, L 302, ff. 159v.

AHPGr, CE, RG Tolox, L 1574, ff. 99v-100r.

⁴¹⁴ Ponz, *Viage de España, ó Cartas, en que se da noticia de las cosas mas apreciables, y dignas de saberse que hay en ella*, Tomo XVIII, 95.

se hace alusión a que los jornaleros acostumbraban a realizar esta actividad un corto tiempo al año con alguna bestia. Respecto al perfil de los transportistas de esta comarca, se registra un miembro del clero en Ronda, don Diego Pineron, presbítero, siendo todos los demás seculares. Entre ellos no había dones y el producto que se les reguló por la arriería era, por lo general, muy bajo: desde los 200 reales, que se les consideró a Pedro González, Bartolomé de las Casas y Sebastián de las Casas, todos de Gaucín, a los 2.300 reales que regularon al referido Blas Gallardo de El Burgo. Poca información aporta el Catastro sobre lo que transportaban, pues no era este su fin. Sin embargo, contamos con algunas noticias, como el tráfico de grano desde el pueblo a las molindas en Jubrique, donde a sus 3 ó 4 arrieros les regulan un mejor jornal «por ser corto el tráfico desde el pueblo a las molindas»⁴¹⁵, el carbón de la minería de Moclón, que transportan sus dos arrieros con 4 y 3 bestias menores, por lo que se les reguló 968 y 1.100 reales anuales respectivamente; o los 9 arrieros de Igualaja que transportan madera y otras especies de un pueblo a otro con una bestia mayor o dos menores, regulándoles igual producto o cercano al de un jornalero, es decir, 360 reales anuales. Sobre las rentas de esta zona, para el trabajo agrario, vamos a utilizar los resultados de las investigaciones de Jesús Manuel González Beltrán, quien estableciendo una media aproximada de 2 reales y 16 maravedís diarios para los trabajadores del campo, cuyas condiciones de vida pésimas. La renta media de los arrieros sería algo más baja, pues la mayoría no llegaban a los 2 reales diarios (además deberían alimentar a sus bestias). No obstante, al igual que los jornaleros, obtendrían recursos de otras actividades y, aunque la remuneración por el transporte es bastante escasa, existe una gran diferencia entre unos arrieros y otros, en gran medida condicionada por el tiempo que dedicaban al transporte y el número de bestias con el que traficaban. Una diversidad que tendremos en cuenta en el capítulo dedicado a las utilidades del transporte con bestias⁴¹⁶.

⁴¹⁵ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Jubrique, L 291, ff. 630v-631r.

⁴¹⁶ Jesús Manuel González Beltrán, "Desempleo y pobreza en la agricultura de la Baja Andalucía en el siglo XVIII", *Chronica Nova*, nº 37 (2011): 237-270.

Estudiaremos con detenimiento, en la localidad de Grazalema, los perfiles de estos arrieros, así como algunos datos de sus hogares y su propiedad, pues nos parecen paradigmáticos para conocer mejor el transporte con bestias en esta tierra⁴¹⁷. La localidad fronteriza del reino de Granada, a cuatro leguas al oeste de Ronda, se sitúa en la serranía de la actual provincia de Cádiz. Había experimentado un fuerte crecimiento en el siglo XVIII gracias, en gran parte, a la riqueza de sus recursos naturales, pero sobre todo a su industria textil, que llegó a contar con privilegio real. Sin embargo, los caminos continuaron suponiendo una limitación al crecimiento y progreso. De hecho, un informe de la Real Fábrica de Paños de Grazalema de 1779, al que alude Madrazo, indicaba que lo abrupto de los caminos multiplicaba por dos el precio de la conducción no sólo de las lanas y paños, sino también de todo género de mercancías⁴¹⁸.

En la economía de Grazalema, las granjerías principales son una industria floreciente de paños comunes, que ocupa a muchos vecinos que venden en las principales ciudades de Andalucía. También destaca la exploración de recursos forestales y una significativa industria de cría y engorde del ganado de cerda, que, además de proveer a la propia villa, abastecería a otras localidades. A ello hay que sumar una agricultura meramente de subsistencia y complementaria de estas actividades. Ponz llega a afirmar que los vecinos de Grazalema «viven cómodamente y sin mendiguez»⁴¹⁹.

Utilizaremos las Relaciones Juradas Individuales del Catastro de Ensenada en esta localidad fronteriza del reino de Granada, un nivel documental cotejado, con adicciones y rectificaciones a la propia declaración del sujeto catastral. En total, se conservan 99 Relaciones Juradas Individuales de seglares de los 1.295 cabezas de casa seculares y 40

⁴¹⁷ Luis Lobo Manzano y Juan Vida García (Introducción), *Grazalema 1752. Según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada* (Madrid: Tabapress, Ministerio de Economía y Hacienda-Ayuntamiento de Grazalema, 1996).

⁴¹⁸ Madrazo, *El sistema de transporte en España, 1750-1850, vol. 1*, 302.

⁴¹⁹ Ponz, *Viage de España, ó Cartas, en que se da noticia de las cosas mas apreciables, y dignas de saberse que hay en ella*, Tomo XVIII, 144-145.

eclesiásticos que había. Corresponden a 96 vecinos y 3 forasteros con bienes en el lugar⁴²⁰. La muestra de un 7,5% podría considerarse insuficiente, por lo que también hemos comprobado el libro de los Cabezas de Casas para conocer la composición y estructura de sus hogares, su ciclo vital o si los hijos mayores de 18 años del propio hogar se dedicaban al mismo oficio; y el libro de lo Real para contabilizar el número de animales del transporte que poseían, cuántos reales de vellón se les reguló por la actividad arriera o cómo era su propiedad. Pero sobre todo, en este caso, nos interesa mostrar cómo se registró la pluriactividad, pues al contrario que en la mayoría de las localidades del Reino, donde no es común encontrar que se registren varios oficios de forma sistemática, aunque la propia documentación nos muestra la complementariedad de la actividad, en este caso, tanto en las Relaciones Juradas Individuales, como en el libro de los Cabezas de Casa y el libro de lo Real se registran varios oficios a una misma persona: «arriero y sacador de paños», «arriero y fabricante de paños» o «arriero y soldado de milicias». Esta problemática en la forma de registrar la pluriactividad también queda patente en el cruce de las Respuestas Generales y los Estados Locales con los demás niveles documentales. Así, las Respuestas Generales de Grazalema registran a 73 arrieros como actividad principal y el Estado Local de la Letra F les regula por su industrial un total de 130.500 reales de vellón⁴²¹. Sin embargo, hemos podido localizar en los libros de Cabezas de Casa y de lo Real hasta 91 hogares arrieros. Veamos con detenimiento estas características.

⁴²⁰ Raúl Ruiz Álvarez y María José Ortega Chinchilla, “Las Relaciones Juradas Individuales del reino de Granada en el Catastro de Ensenada”, en *Problematizar el Catastro*, coord. Margarita M. Birriel Salcedo y Marta Marín Sánchez (Granada: Comares, 2022).

⁴²¹ AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Grazalema, L 288, ff. 566r-567v.

AHPGr, CE, RG Grazalema, L 1277, ff. 230v-231r.

Comenzando por el análisis de las informaciones que nos proporcionan las Relaciones Juradas Individuales de Grazalema⁴²², contabilizamos la declaración de cuatro arrieros, todos ellos con familias nucleares, con tan sólo un caballo (bestia mayor) para el servicio. Les atribuyen una utilidad de 2.000 reales por su arriería.

a) Francisco Martín Franco, sacador de paños de 30 años, forma su hogar junto a su mujer María Barea, de 19 años. Posee un caballo para la arriería y se le regulan 2.000 reales por dicha actividad⁴²³.

b) Fernando García Macho, arriero de 23 años, casado con Beatriz Mateos Candil, de 20 años, también posee un caballo para su arriería por el que le regulan 2.000 reales (llama la atención que en el cotejo se señala que no es suya la única casa declarada)⁴²⁴.

c) Francisco Rubio, de 40 años, declara ser arriero y sacador de paños, componiendo su hogar junto a su mujer Catalina Barea, hilandera de 36 años, y sus hijos, Francisco, de 2 años, y María, de 9. Además de cargarle en el cotejo la utilidad de 2.000 reales por su arriería con un caballo, en la declaración, el propio Francisco manifiesta que dicho caballo podría valer unos 300 reales. Igualmente, también le cargan la fabricación 9 arrobas de lana en paños⁴²⁵.

d) Finalmente, Fernando Moreno Barea, arriero de 25 años, forma su hogar junto a su mujer Isabel de Vega, hilandera de 29 años, y su hijo Juan, de 2 años. Posee un solo caballo valorado en unos 300 reales. Por la actividad del transporte se le regulan 2.000 reales. En este caso, pese a que no declara dedicarse a varias actividades, como el anterior,

⁴²² AHPGr, CE, L1276, Relaciones Juradas Individuales del vecindario secular de Grazalema; AHPGr, CE, C 4628-08 Relaciones juradas del vecindario secular de Grazalema, s/f. Las Relaciones Juradas Individuales de Grazalema han sido analizadas en Ruiz Álvarez y Ortega Chinchilla, "Las Relaciones Juradas Individuales del reino de Granada en el Catastro de Ensenada".

⁴²³ AHPGr, CE, C 4628-08 Relaciones juradas del vecindario secular de Grazalema, s/f.

⁴²⁴ AHPGr, CE, C 4628-08 Relaciones juradas del vecindario secular de Grazalema, s/f.

⁴²⁵ AHPGr, CE, L1276, Relaciones Juradas Individuales del vecindario secular de Grazalema, ff. 32r-v-.

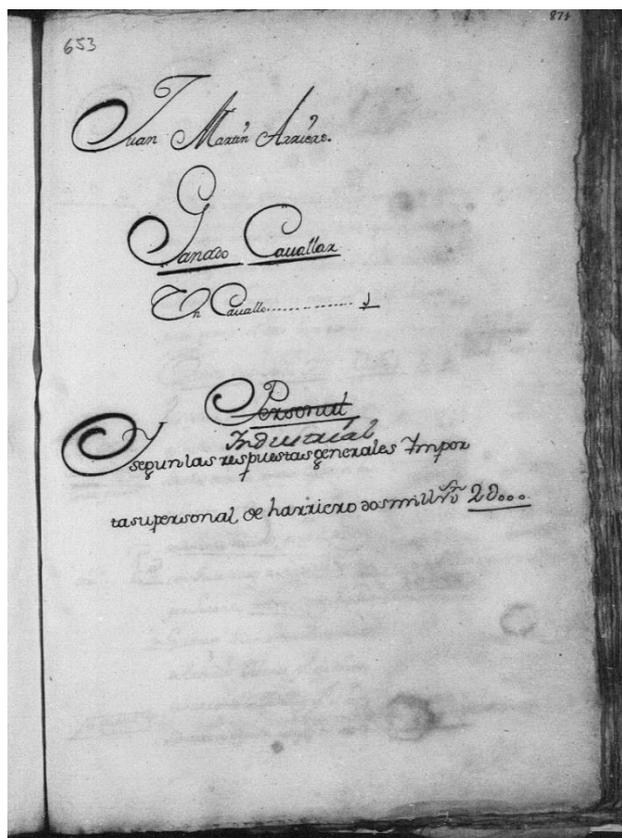
podemos prestar atención a la pluriactividad en las 5 arrobas de lana al año que fabrica en paños, según su propia declaración y el cotejo posterior⁴²⁶.

Tras analizar estos ejemplos, a modo de muestra, vamos a detenernos en los datos que nos proporcionan los niveles documentales de los libros de los Cabezas de Casa y de lo Real⁴²⁷. Como ya se ha dicho, el libro de los Cabezas de Casa nos proporciona información de los hogares (tamaño, composición, edades, parentesco), así como de los oficios de los cabezas de casa, de los varones mayores de 18 años o de los criados y criadas. Al contrario de las Relaciones Juradas Individuales, en este caso no se registró el trabajo personal de las mujeres que componían el hogar. Por su parte, el libro de lo Real, amplía esta información anotando la propiedad de casas, tierras, ganado, etc. Sobre todo, nos interesa profundizar en dos aspectos: primero, el número y tipo de ganado de transporte y qué producto se regulaba por el mismo; y segundo, el industrial que se regula por otras actividades, como la fábrica de paños o la cría de cerdo. No vamos a detenernos en analizar el documento en sí, pero es preciso señalar que la actividad arriera en un principio se anota en el apartado de personal, aunque posteriormente, para el cálculo del producto, es tachado y aparece donde corresponde, en el ramo industrial. Como muestra, Juan Martín, arriero con un caballo, se le reguló de personal 2.200 reales, tachando el personal para apuntar el ramo que corresponde al transporte, el industrial.

⁴²⁶ AHPGr, CE, L1276, Relaciones Juradas Individuales del vecindario secular de Grazalema, ff. 44r.

⁴²⁷ AHPGr, CE, RP Grazalema, L 1273-1274-1275.

Figura 3.1 Arriero de Grazalema en el libro de lo Real del Catastro (s. XVIII)



Fuente: AHPGr, CE, RP Grazalema, L 1274, f. 653r.

Los hogares de Grazalema estarán determinados por la situación económica de la localidad, con una actividad textil muy asentada, como se desprende de la propia fuente, donde una mayoría amplia de los cabezas de casa trabajan directa o indirectamente en ella. Estos hogares ya fueron estudiados por Francisco García González, por lo que podremos poner en relación los perfiles arrieros con los de la propia localidad⁴²⁸. El modelo de hogares nucleares es el más representativo de los arrieros, superando el 91% de la muestra de arrieros estudiada, muy superior al 76,4% de la media estudiada en Extremadura y

⁴²⁸ Francisco García González, "El grupo doméstico en la Castilla rural: algunos indicadores a mediados del siglo XVIII en la zona centro-meridional", en *VIIª Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*, vol. 2 (El mundo rural en la España moderna), coord. Francisco J. Aranda Pérez (Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2004), 153-175.

Castilla-La Mancha por Francisco García González y Pablo Blanco Carrasco para 1752, y aún más elevado a ese 65,1%, que James Casey y Bernard Vincent calcularon para la capital granadina⁴²⁹. Este alto porcentaje de hogares nucleares entre los arrieros viene determinado por la edad de los mismos y la precaria economía de sus hogares, subsistiendo la mayoría de una única bestia, la actividad arriera y un complemento por fabricar algunas arrobas de lana. El hogar es simple en su composición y el tamaño medio es de 4,5 miembros. Son muy escasos los hogares con sirvientes y criadas, como el de José Guerrero Blanco el mayor, que compone su hogar junto a su mujer María Ribera, su hija María y un sirviente de 10 años, José Rubio; o los de Julián Borrego, arriero sacador de paños y fabricante, que lo compone junto a su mujer, Bernarda Borrego, su hijo Juan y su criada María Borrego, y Juan Galbán, arriero y sacador de paños, que vive con su mujer, Inés María Saullio, sus tres hijos, su madre, María Domínguez, y Catalina Ávila, su criada. Sólo hemos encontrado un aprendiz en casa que no sea de su familia, en concreto a Antonio Castilla, aprendiz de cardador que se registra en el hogar de Cristóbal Guerrero, arriero y fabricante, su mujer, Rosalía de Ojea y sus dos hijas. En cuanto a los parientes, además del ya referido Juan Galbán, no es habitual la presencia de estos familiares en los hogares arrieros de Grazalema, encontrando tan sólo cuatro hogares en los que se registra una sobrina, una hermana soltera, una madre y un pariente. En consecuencia, el hogar arriero estaría compuesto principalmente por la pareja conyugal y entre 1 y 3 hijos (69,5%). Así, el 13,6% tenía un tamaño de 2 (todas parejas conyugales a excepción de Manuel Valle, arriero viudo y jubilado de 64 años, que vive con su hijo Juan, oficial de batanero de 30 años); el 15,3% un tamaño de 3 miembros (todas parejas conyugales con un descendiente, a excepción de Juan Pineda, arriero de 22 años que convive con Lucrecia Román, su mujer,

⁴²⁹ Francisco García González y Daniel Maldonado Cid, "Bajo el mismo techo. Los hogares en Andalucía a finales del Antiguo Régimen", *Chronica Nova*, nº 45 (2019), consultado el 1 de febrero de 2022: 131-163. <https://doi.org/10.30827/cn.v0i45.8859>; Pablo Blanco Carrasco, *Demografía, familia y sociedad en la Extremadura moderna (1500-1860)* (Cáceres: Universidad de Extremadura, 1999), 288; James Casey y Bernard Vincent, "Casa y familia en la Granada del Antiguo Régimen" en *La familia en la España mediterránea (Siglos XV-XIX)*, coord. Pierre Vilar (Madrid: Crítica, 1987), 177.

de 24 años y María Román, su madre viuda, de 70 años); el 25,4% un tamaño de 4 (sólo un hogar extenso, el de Cristóbal Gallardo, arriero y fabricante, que vive con su mujer Ana de Ortiz, su hija y su pariente Antonio Villarejo, de 10 años); el 22% de tamaño 5 (con dos hogares extensos, el de Joaquín José Salguero, arriero y sacador de paños, que vive con su mujer María Chacona, su hijo, su hija y una sobrina, María Domínguez; y el de Rodrigo Gallardo, arriero sacador de paños, que lo hace con su mujer, Gregoria Barea, sus dos hijas y Josefa, su hermana soltera, de 28 años); el 8,5% de los hogares con 6 miembros y el 6,8% con 7, son nucleares; el 5,1% corresponde a hogares con un tamaño de 8 (con un hogar en el que vive la madre del cabeza de casa, el ya referido de Juan Galbán); y, finalmente, el 1,7% de hogares es nuclear de 13 miembros. En cuanto a los agregados domésticos, sólo se dan en el 8,5% de los hogares, siendo el 80% sirvientes y criados y el 10% aprendices de un oficio relacionado con el textil, siendo sus edades entre 10 y 13 años⁴³⁰.

Finalmente, atendiendo a la edad de los arrieros, la media se sitúa en 35,5 años, aunque el mayor porcentaje se situaría entre los 18-30 años (52%) y el 25% entre 31-40 años. En definitiva, estamos ante un hogar cuya media de edad es joven, de características simples o nuclear, en plena fase reproductiva con hijos jóvenes que, en muy pocos casos, tienden a extenderse más que para acoger a sus madres viudas, a hermanas solteras o a parientes de corta edad. No obstante, para nosotros, el interés de conocer los datos de la edad y el tamaño reside en que nos permite comprender cómo influye la fuerza física para el transporte y a buscar las claves explicativas para el sustento de la familia, al indagar en indicadores socioeconómicos que nos permitan compararlos con la propiedad y la regulación de los ramos personal e industrial.

Otra de las características de Grazalema es el registro de una parte de la pluriactividad en los diferentes niveles documentales, en concreto entre la fabricación de paños y la arriería, o entre los oficios de arriero y hornero, o vendedor de frutas. De los arrieros contabilizados bien el libro de Cabezas de Casa, o bien el libro de lo Real, tienen

⁴³⁰ Datos extraídos del Libro de los Cabeza de Casa de Grazalema. AHPGr, CE, RP Grazalema, L 1273, ff. 149r-293v.

diferentes denominaciones, demostrando una vez más la heterogeneidad y riqueza de la fuente. Es más, incluso en cada nivel documental aparecen de una forma, valga de ejemplo el caso de Andrés Ramírez Pino, que en el Libro de los Cabezas de Casa aparece como arriero de 50 años, que forma su hogar con su mujer María López de 52, y con sus hijas Sebastiana, de 30 años, y Rosa, de 12; mientras que en el Libro de lo Real lo hace como «arriero y fabricante de paños», al que se le regulan de producto un total de 3.307 reales y 17 maravedís, distribuidos de la siguiente forma, por su viña (87 reales y 17 maravedís), por 20 arrobas de lana que fabrica a 6 reales de vellón cada una (120 reales) y por su industrial arriero con un caballo (2.000 reales). Además, también es tratante de lanas, pues se le calcula que podrá revender al año 180 arrobas por 1.100 reales⁴³¹. Este ejemplo es sólo una muestra de la diversidad de registros que encontramos. Por eso, hemos tomado la decisión de comprobar en el producto la regulación, tanto por industrial como por personal, para poder hacer una estimación que nos permita acercarnos a la realidad de la riqueza de los hogares arrieros en la localidad. Aunque no hubiera un arriero puro, un 54,5% se registraron como tal, o como arrieros «sacantes de paños», si bien esto no era un segundo oficio, sino la mercancía que transportaban. El 36,7% corresponde a los arrieros y fabricantes de lana y el resto, a arrieros y hornero, o jornalero, o vendedor de fruta, sumado a arrieros jubilados, pues no podemos eludir que la Instrucción para las averiguaciones dispuso que no se regulase utilidad a los menores de 18 años y a los mayores de 60 años, anotándose tras el cotejo a estos últimos, como jubilados, término que ya el diccionario de Autoridades en 1734, refiriéndose al verbo *jubil*, define como «absolver o liberar del trabajo o carga del ministerio u oficio que alguno ha servido por muchos años», y añade que «a muchos de ellos, por la mucha vejez los jubilaban»⁴³². En otros territorios del Reino, como el Valle de Lecrín, los clasificaron en la categoría de ancianos, aunque en

⁴³¹ AHPGr, CE, RP Grazalema, L 1273, ff. 149r-293v.

AHPGr, CE, RP Grazalema, L 1273, 329r-v.

⁴³² RAE A 1734, p. 323,2.

este caso si les regularon utilidad, como veremos. Este término, *anciano*, incide más en la avanzada edad del sujeto. Autoridades lo define como «persona que tiene muchos años»⁴³³, aunque ninguno de los diccionarios para el siglo XVIII haga alusión al trabajo, sino a otros aspectos como la vejez, la antigüedad o la veneración, pues ancianos «llamaban los judíos a las personas más considerables de su pueblo»⁴³⁴. Sobre la problemática de la jubilación a mediados del Setecientos habría que indagar más en un futuro, pues la fuente catastral nos aporta alguna información sobre la misma, que puesta en relación con otras fuentes, nos ampliarían nuestro conocimiento de una cuestión, que en principio no podemos determinar el grado en el que estaba inserta en el pensamiento social, pues, tras analizar las declaraciones, ningún sujeto mayor de 60 años declara como categoría de actividad el estar jubilado, sino la actividad a la que aún se dedica o se había dedicado (en este caso la arriería), y es tras el cotejo o comprobación cuando los peritos anotan esta categoría para no calcularles en los posteriores niveles documentales la utilidad de su industrial, atendiendo a la propia Instrucción. Arrieros jubilados que, en el caso de Grazalema, componen sus hogares con sujetos activos laboralmente, que continúan el ejercicio del transporte de sus padres, o jornaleros sin especificar, que podrían trabajar a jornal para este oficio o complementarlo con otros, generalmente con la actividad en el campo. Es el caso de José Miguel Gutiérrez, arriero sacante de paños, que el Catastro clasifica en el libro de los Cabezas de Casa como jubilado por tener 60 años. Compone su hogar con un hijo arriero, José de 30 años y otro hijo jornalero, de 22 años, además de su mujer, Catalina Moscoso, de 50 y su hija María, de 24⁴³⁵. En el libro de lo Real encontramos tres casos diferentes que nos hablan de la variedad de perfiles de hogares arrieros con el cabeza de familia jubilado. En dos de ellos la actividad sigue vigente en el hogar a través de sus hijos mayores de 18 años. Son los casos de Francisco Ruano Menacho, arriero jubilado de 60

⁴³³ RAE A 1726, p. 283,1.

⁴³⁴ TER M 1786, p. 103,1.

⁴³⁵ AHPGr, CE, RP Grazalema, L 1273, ff. 149r-293v.

años con mujer y tres hijos, uno de los cuales continúa la actividad del transporte mientras los otros son jornaleros. Se le calcula un producto de 1.580 reales como resultado de la cría de ganado de cerda y el caballo para la arriería (100), el industrial del hijo arriero (1.000) y el personal de los hijos jornaleros (480). O el caso de José Manuel Valle, viudo jubilado de 64 años, cuyo hijo es arriero, regulándosele 2.000 reales de vellón.

Encontramos otro caso en el que la realidad podría ser que se había jubilado de ese oficio, en los términos anteriormente definidos, pues no se regula ningún tipo de utilidad en los ramos personal e industrial. En concreto Bartolomé González, arriero jubilado al que regulan un producto de 826 reales de vellón, que suman una casa, una tierra de viña y el personal de un hijo. No aparece ningún tipo de animal, por lo que podemos establecer que ninguno se dedicaría a la arriería. Tampoco se le calcula utilidad en los ramos del industrial-personal⁴³⁶.

Para analizar el industrial que se calculó a la arriería en la villa de Grazalema partimos de una muestra de 66 arrieros, siendo el promedio de 1.826 reales, variando entre los 500, que se regularon a José de Troya por su tráfico con un jumento, y los 3.000 regulados a Miguel Salguero por sacar paños con dos caballos, a Juan Salvador Jiménez por su arriería con dos caballos y dos jumentos, a Luis Ramírez con dos caballos y a Andrés Peña, fabricante de Paños que transporta también con dos caballos⁴³⁷. El mayor porcentaje sería el correspondiente a los arrieros con un industrial de 2.000 reales (71,21%), seguido de los arrieros con una utilidad de 1.000 reales (21,21%); los de 3.000 reales (6,6%) y, por último, los de 500 reales (1,52%).

Asimismo, nos interesa saber el número de bestias con las que trajinaban. Quiero subrayar que, a diferencia del resto del Reino, en Grazalema, el equino preferente es el caballo. Así, un alto porcentaje de arrieros de Grazalema poseían solamente una cabeza de ganado caballar para el transporte (62,6%); un 8,8% un jumento o mulo; un 4,4% dos

⁴³⁶ AHPGr, CE, RP Grazalema, L 1273, ff. 568r-v.

⁴³⁷ AHPGr, CE, RP Grazalema, L 1273, ff. 696r ; 654rv. AHPGr, CE, RP Grazalema, L 1274, ff. 162r ; 463r-v.

caballos; un 2,2% un caballo y un mulo o jumento; un 1,1% dos caballos y dos jumentos; un 1,1% dos jumentos; y del 18,7% restante no hemos podido determinarlo.

El análisis del producto total nos permitirá realizar una estimación de la riqueza de los hogares arrieros y aproximarnos a su propiedad, aunque un 34,3% de ellos tan sólo contaban con su fuerza de trabajo (el 24,6% solamente arrieros y el 9,7% arrieros-fabricantes de paños). Cifras que refuerzan lo que autores como Ringrose o Madrazo ya proponían de sus escasos recursos. Pero, aunque los arrieros se encontraran en la base de la pirámide social, contaban con una actividad industrial que garantizaba unos ingresos y la acumulación progresiva de propiedad, ya fuese por adquisición, herencia o donación, aunque debido principalmente a la juventud, muchos de ellos aún carecen de recursos suficientes⁴³⁸. Para Grazalema, calculamos un promedio de 2.691 reales de producto total por hogar arriero, distribuidos entre el industrial por su arriería, las casas, el ganado y las tierras.

Siguiendo el mismo orden del Catastro, abordaremos, en primer lugar, sus viviendas. Un 24,3% de los hogares arrieros de Grazalema posee en propiedad alguna casa o solar, por las que podrían ganar si se alquilaran entre 55 y 363 reales de vellón. No era habitual que tuviesen varias viviendas en propiedad, y muchos no contaban con propiedades inmobiliarias, por lo que vivirían en régimen de arrendamiento. El 6,1% de los arrieros poseía cuatro casas, como José Benítez, al que le considera 451 reales y Francisco Jiménez, 407, este último, además, posee un solar por el que no se le regula utilidad. Con tres casas (1,5%) Atanasio Borrego fabricante de paños y jubilado, cuyo hijo Juan es arriero, y podrán

⁴³⁸ Sobre esta cuestión nos remitimos a los artículos de la profesora Birriel Salcedo sobre el patrimonio que llevan los cónyuges para constituir el matrimonio. La última publicación al respecto: Margarita M. Birriel Salcedo, "Género, matrimonio y riqueza en la España moderna", en *Familias, trayectorias y desigualdades*. coord. Francisco García González (Madrid, Sílex, 2021): 463-491. Véase también, Francisco García González, "Las estructuras familiares y su relación con los recursos humanos y económicos", en *Familias: historia de la sociedad española (del final de la Edad Media a nuestros días)*, coords. Francisco Chacón Jiménez y Joan Bestard Comas (Madrid, Cátedra, 2011), 159-254; y *Familia, propiedad y reproducción social en el Antiguo Régimen: la comarca de la Sierra de Alcaraz en el siglo XVIII* (Cuenca: Universidad de Castilla-La Mancha, 1995).

ganar por el alquiler de las mismas 220 reales. Y con dos casas (9,1%), Juan Borrego menor, por las que le regulan 187 reales; Cristóbal Gallardo, 396; Antonio Domínguez Dianeza, 143; Juan Benítez Zapata, 506; Andrés Peña, 363; y Antonio Jiménez, que cuenta con dos casas y un cuarto, que suman una utilidad de 308 reales de vellón. El resto (16,7%) posee una casa o menos, como José Joaquín Salguero y Alonso Chacón, con una tercera parte de casa (58 reales y 22 maravedís cada uno) y José Rincón, con un cuarto de casa (13 y 25 reales)⁴³⁹. No vamos a detenernos en las características edilicias de estas viviendas, pero sí en plantear algunos interrogantes. El Catastro no ofrece gran información sobre los espacios de las casas en el reino de Granada, más que las varas de frente y fondo, los pisos y algunos datos más dependiendo de la localidad. En este caso, nos informa de las cocinas, cuartos y caballerizas⁴⁴⁰. Respecto a este último, Autoridades lo define como «el sitio o lugar donde se recogen a descansar del trabajo y tomar su alimento las bestias de carga, rúa o arado»⁴⁴¹. Y, aunque en muchas viviendas del reino de Granada había corrales, estos podían estar descubiertos y contaban un número de funciones mayor, siendo «el sitio o lugar que hay en las casas o en el campo, descubierta, que sirve para diversos ministerios: como son para tener gallinas, leña y otras cosas semejantes»⁴⁴². Por tanto, las bestias de carga necesitaban de un espacio para su descanso, donde además se concentraba el esquilmo para fertilizar los campos. De ahí que partamos de la idea de que los hogares arrieros debían contar con un espacio para el ganado, ya fuese caballeriza o corral, estuviese en el núcleo urbano o en los campos. La profesora Birriel Salcedo, para el Valle de Lecrín, apunta que, aunque la casa no tenga corral o caballeriza, en algunos barrios se

⁴³⁹ AHPGr, CE, RP Grazalema, L 1273, 1274, 1275.

⁴⁴⁰ Margarita M. Birriel Salcedo, "Casa y espacio doméstico: trayectorias historiográficas", en *Casa y espacio doméstico en España y América*, eds. Margarita M. Birriel Salcedo y Francisco García González (Madrid-Frankfurt: Iberoamericana Vervuert, 2022). Véase también Miguel Ángel Sorroche Cuerva, "La arquitectura rural de la Edad Moderna en la provincia de Granada", en *Arquitectura doméstica en la Granada moderna*, coord. Rafael Jesús López Guzmán (Granada: Fundación Albaycín, 2009), 395-452.

⁴⁴¹ RAE A 1729, p. 5,2.

⁴⁴² RAE A 1729, p. 606,1.

registran corrales contiguos a la vivienda o como independientes, como en Pinos del Valle, donde Felipe de Lara Moreno tiene un corral inmediato a su casa en el Barrio Alto; o Ana Molina, viuda, tiene un cuarto que sirve de cuadra en el Barrio Bajo. La autora sostiene que las familias podrían compartir estos espacios o arrendarlos parcial o totalmente, algo que se haría con frecuencia. Además, el ganado también se podría alojar en otras dependencias de la casa que no quedan especificadas en el Catastro⁴⁴³.

Como hemos dicho, muchas casas contaban con alguno de estos espacios, pero no todas, lo que sugiere que no se detallara hasta ese extremo en el Catastro o que se guardaran las bestias en otros espacios. Así, por ejemplo, de las cuatro casas que poseía el arriero José Benítez en Grazalema, tan sólo en una hay caballeriza:

Otra casa en dicho barrio propia del dicho con ocho varas de frente, y otras tantas de fondo, un cuarto bajo, cocina y caballeriza, linda con casa de Francisco Cabezón, y otra de Diego Barea, gana al año ocho ducados⁴⁴⁴.

Juan Borrego Marín también posee caballeriza en su casa:

Una casa en calle del agua, propia del susodicho, con trece varas de frente, y doce de fondo, un cuarto bajo, otro alto, cocina y caballeriza, linda con casa de don Francisco Ignacio Guerra, y otra de Juan Badista, puede ganar al año 12 ducados⁴⁴⁵.

Igualmente, Juan Borrego menor, tiene caballeriza y corral en una de sus casas:

Una casa en la calle del cerrillo, propia del dicho, con seis varas de frente y dieciséis de fondo, un cuarto alto, obro bajo, cocina, caballeriza y corral, linda con casa del dueño y otra de Alonso Marín Moscoso, gana al año diez ducados⁴⁴⁶.

⁴⁴³ Margarita M. Birriel Salcedo, "Género y espacio doméstico: la casa rural en el siglo XVIII", en *Arquitectura y mujeres en la historia*, coord. María Elena Díez Jorge (Madrid: Síntesis, 2015), 328.

⁴⁴⁴ AHPGr, CE, RP Grazalema, L 1274, ff. 641r-v.

⁴⁴⁵ AHPGr, CE, RP Grazalema, L 1274, f. 645r.

⁴⁴⁶ AHPGr, CE, RP Grazalema, L 1274, f. 687r.

O Cristóbal Gallardo, que posee caballeriza en sus dos casas, donde guardaría su jumenta y pollino. Y se le regulan por el perneo y atocinamiento de cerdos, 300 reales, sobre lo que indagaremos más adelante. Así, tiene

Una casa en el barrio del Cerrillo, propia del dicho, con nueve varas y media de frente y diez de fondo, con un cuarto bajo, otro alto, cocina, caballeriza y corral, linda casas de Sebastián Ayllón, y la de Francisco Marín, gana veinte ducados.

Otra casa en el sitio de la Fuente de Abajo, propia del referido, con diez varas y media de frente y ocho de fondo, con un cuarto bajo y otro alto, cocina, caballeriza, linda casas de José Pérez y María Rincón, puede ganar dieciséis ducados⁴⁴⁷.

Por el contrario, también encontramos arrieros que no poseen (al menos en las descripciones del Libro de lo Real) ningún espacio para el ganado. Por ejemplo, Juan Salvador Jiménez, en su única casa en propiedad, situada en la calle de las peñas, no detalla esta parte, en caso de que la tuviese, por lo que su caballo podría estar en la pieza de tierra que tiene a una legua del pueblo⁴⁴⁸. Del mismo modo, podrían valerse de estrategias familiares, de vecindad o del arrendamiento para que estas bestias descansasen en casa ajena.

Y, aunque parezca demasiado evidente, no podemos obviar que otros hogares relacionados en mayor o menor medida con el transporte, también contaban con caballerizas y corrales, como la casa del labrador Diego Mateos Ramos el menor, que tiene una casa en la calle de las piedras con caballeriza y corral para sus dos cerdos, tres bueyes, una vaca, cuatro yeguas, dos potros y una jumenta⁴⁴⁹. Lo que no quiere decir que todos estuviesen en la casa.

⁴⁴⁷ AHPGr, CE, RP Grazalema, L 1274, f. 17r.

⁴⁴⁸ AHPGr, CE, RP Grazalema, L 1274, ff. 654r-r.

⁴⁴⁹ AHPGr, CE, RP Grazalema, L 1274, f. 36r.

Por todo ello, a partir de estos datos podemos establecer que, al contrario que ocurre en la comarca maragata, en Grazalema no existe un tipo de casa específica del transporte con bestias, lo que no quiere decir que en las casas no haya espacios para los animales, ya sean corrales o caballerizas. No obstante, la mayoría de los arrieros de Grazalema no tienen casa en propiedad. Las casas de quienes sí la poseen no difieren en mucho de las de sus vecinos dedicados a otros oficios, ni en tamaño ni en espacios ni en el producto regulado, por lo que en un futuro debemos continuar profundizando en su análisis, ya sea desde los enfoques que lidera Margarita M. Birriel Salcedo sobre género, casa y mobiliario, o los de Carmen Hernández y Francisco García González sobre estructura, propiedad, trayectoria y movilidad social de las familias que las habitan⁴⁵⁰. Al mismo tiempo, queda pendiente reflexionar sobre si la casa hace a quien la habita (riqueza, oficio, etc.), al igual que el hábito hace al monje.

Poco más de una cuarta parte de hogares arrieros de la muestra poseía tierra (31,8%). Incluso los que poseen tierra, lo hacen en pequeñas cantidades, la mayoría una pieza de tierra de viña (25,8% del total de la muestra) y una pequeña parte con dos (4,6%) y con tres (1,5%). El producto que suman las tierras por propietario no sería elevado (menor a los 100 reales de vellón) con algunas excepciones, como Cristóbal Gallardo, al que se le regulan 400 reales de vellón por dos tierras de secano pobladas de viñas, una en el partido

⁴⁵⁰ Margarita M. Birriel Salcedo, "Género y espacio doméstico: la casa rural en el siglo XVIII", 305-339; y "Espacio y género en la Edad Moderna. Retos, problemas y logros de la investigación", en *Mujeres e historia* (Valladolid: Universidad de Valladolid, 2016); Carmen Hernández López, *La casa en La Mancha oriental. Arquitectura, familia y sociedad rural (1650-1850)* (Madrid: Silex, 2013); Francisco García González, "Casas, itinerarios, trayectorias. Espacializar la Historia Social en el Antiguo Régimen", en *La(s) casa(s) en la Edad Moderna*, ed. Margarita María Birriel Salcedo (Zaragoza: Instituto Fernando el Católico, 2017), 45-64. Sobre el mobiliario, véase Margarita M. Birriel Salcedo, "De larga duración: El mobiliario rural en el reino de Granada (siglo XVIII)", *Res Mobilis: Revista internacional de investigación en mobiliario y objetos decorativos*, vol. 11, n° 14 (2022): 49-65.

del Prado del Rey, de dos fanegas y media de mediana calidad, y otra en el partido del Fresnillo, de cinco celemines de mala calidad⁴⁵¹.

Veamos ahora otros trabajos que se complementan con la arriería, como es el caso del textil. Casi la mitad de los hogares arrieros de Grazalema (47%) registra el textil en el libro de lo Real. Se les regula desde 10 arrobas de lana que convierten en paños (Francisco Rubio, Manuel González Villalta y Juan Santiago), por las que podrán ganar 60 reales, hasta 300 arrobas de lana, que le darán 1.800 reales anuales al arriero Juan Román Naranjo, quedando establecida la regulación de 6 reales por cada arroba de lana que fabrican. A éstos, habría que añadir otros oficios, como el de Juan Benítez Zapata, arriero, que, pese a no regularsele cantidad alguna por el transporte, sí se le calcula un producto de 550 reales por el oficio de administrador de lanas⁴⁵². Por otra parte, José Guerrero Blanco, el menor, cuenta con un telar de paños que le deja de utilidad 44 reales de vellón⁴⁵³; y, sin ánimo de ser exhaustivos, a Juan Vicente Fajardo «por el tráfico y comercio de lienzos, bayetas y azúcar» se le consideran 1.000 reales, además de su industrial arriero con un caballo, su ganado de cerda y las treinta arrobas de lana que trabaja, sumando un producto total de 3.210 reales. Esta muestra permite comprender que el producto arriero proviene principalmente de su transporte con pocas bestias, aunque en una población donde el textil es tan importante para la economía local, todos los hogares, de una forma u otra, contribuyen a la misma, y el Catastro da buena prueba de ello.

Siguiendo con el ganado, especial distinción tiene la cría de cerdos en esta villa, por lo que no es nada extraño que en todos los hogares hayan registrados algunos cerdos. Lllaman la atención los hogares arrieros, que cuentan con verdaderas piaras de cría y engorde de cerdo para la carne o, como el Catastro los denomina, *cerdos de atocinar*. Así, el dicho Cristóbal Guerrero tiene nueve cerdos para el perneo y atocine, que le darán de

⁴⁵¹ AHPGr, CE, RP Grazalema, L 1274, f. 17r-v.

⁴⁵² AHPGr, CE, RP Grazalema, L 1274, f. 80r-v.

⁴⁵³ AHPGr, CE, RP Grazalema, L 1274, f. 63r-v.

utilidad 300 reales; Juan Vázquez, dieciocho cerdos, 270; o Anastasio Borrego, con cincuenta, 750 reales. Los datos nos descubren una incipiente industria carnicera, pues no estamos hablando de la cría para el consumo propio o un pequeño comercio, sino de un número considerable que necesita de un espacio, ya fuese en el corral de la casa, en el campo, en las calles o en todos ellos. También necesitan unos cuidados hasta llegar a la matanza y, posteriormente, entre un buen número de elaboraciones, a la carnicería y, finalmente, a la mesa. No vamos a detenernos en las seguras tensiones que generarían la convivencia de este ganado con otros ganados o el cultivo, mucho más en las cifras que se manejan, aunque lo cierto es que Grazalema se prestaría a ello por sus «montes poblados de árboles de fruta de bellota»⁴⁵⁴.

Y, aunque las Respuestas Generales, en concreto la información que dan a la vigésima pregunta, no detalla el número de cabezas de ganado ni la propiedad, sí nos aclara que a ningún ganado (becerros, mulos, jumentos, jumentas, bueyes y vacas) le pueden regular ninguna utilidad, pero sí al de cerda:

siendo cabeza mayor, y para matar apta, le consideran dejará de utilidad a su dueño quince reales de vellón, y la misma podrá utilizarse el que trata comprando cerdos para entrarlos en montanera y hacer en dicho año la tocina que llaman, pero aunque de estos tratantes hay por ser distinto y diferentes el número de cabezas que compran para hacer dicho negocio, no pueden en este acto declarar quienes son...⁴⁵⁵.

En el Estado Local Letra H, tanto de eclesiásticos como de seculares, a cada cabeza de cerdo se le regularán 10 reales. En concreto, en el de seculares, se contabilizan 3.699 cabezas de ganado porcino, 1.585 cabezas de cerdos y cerdas y 2.114 lechones. Suponen el 22% de las cabezas de ganado de Grazalema. Su producto se regula únicamente a las cerdas, ascendiendo a 15.850 reales, el 24% del total del producto del ganado⁴⁵⁶. A ellos habría que

⁴⁵⁴ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Grazalema, L 288, f. 524r.

⁴⁵⁵ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Grazalema, L 288, ff. 538r-539v.

⁴⁵⁶ AHPGr, CE, RG Grazalema, L 1277, ff. 234v-235r.

sumar las 68 cabezas de cerdos y cerdas de los eclesiásticos y los 58 lechones, lo que supone un total de 126, el 37,4%. En cuanto a su producto, asciende a 680 reales, el 26,8%⁴⁵⁷. Por tanto, el ganado de cerda para la industria cárnica es porcentualmente muy significativo en la economía ganadera de Grazalema, siempre en complementariedad con otras actividades, como se ha visto con el transporte. Algo sobre lo que volveremos en un futuro.

Tras esta necesaria parada en Grazalema, podemos ordenar algunas ideas a partir del camino andado. La idea principal es que la economía de los hogares arrieros se sustenta en gran parte en la utilidad que les proporciona el transporte con una o dos bestias, a lo que se añaden pequeñas piezas de tierra o bienes muebles, así como algún ganado de cerda y fábrica de paños. Con ello queremos subrayar que, aunque en términos generales la mayoría de hogares arrieros concentra su riqueza fiscalizada en la fuerza del trabajo para transportar con sus bestias, ésta se completa, si bien de forma muy diversa, con algunos bienes muebles, ganado o tierras, y donde el trabajo de todos los miembros del hogar es evidente e imprescindible.

En cuanto a la Entidad Principal de Marbella, que estaba compuesta por Marbella, Benahabís, Istán y Ojén, sólo se registran arrieros en la propia Marbella, suponiendo un 1,49% de la población de la Entidad.

Tabla 04.4 La arriería en Marbella (s. XVIII)

Entidad Principal	Localidades en las que se registran transportistas con bestias (número)	Total	Número de vecinos Secular Vecindario (1759)	Porcentaje de transportistas con bestias
Marbella	Marbella (25)	25	1.674	1,49%

Fuente: AGS, DGR 1ª Remesa, CE, Respuestas Generales de las 4 localidades de la Entidad Principal de Marbella. Elaboración Propia.

⁴⁵⁷ AHPGr, CE, RG Grazalema, L 1277, ff f. 224v-225r.

En concreto, suman veinticinco arrieros nominados en las Respuestas Generales, donde se les regula la utilidad, sin que den información alguna que nos permita calcular el tiempo que transportaban, la mercancía o el número de bestias⁴⁵⁸. Este número tan bajo de arrieros para toda una comarca vendrá determinado por la situación geoestratégica de Marbella, tanto para el comercio marítimo como por ser un punto de destino, por lo que, junto a estos veinticinco arrieros, acarrearían los de las comarcas cercanas, como la de Ronda. En cuanto a las utilidades, estarían en una horquilla entre los 1.100 y los 2.860 reales, siendo la media de 1.560 reales por arriero. Suman, según el Estado Local de la Letra F, 34.330 reales, de un total de 259.761 reales y 2 maravedís⁴⁵⁹.

Tabla 04.5 La arriería en Las Cuatro Villas (s. XVIII)

Entidad Principal	Localidades en las que se registran transportistas con bestias (número)	Total	Número de vecinos Secular Vecindario (1759)	Porcentaje de transportistas con bestias
Las Cuatro Villas	Alhaurín el Grande (50) Alora (S/D) Cártama (1) Coín (108)	159	3.196	4,97%

Fuente: AGS, DGR 1ª Remesa, CE, Respuestas Generales de las 5 localidades de la Entidad Principal de Las Cuatro Villas. Elaboración Propia.

La Entidad Principal de Las Cuatro Villas de la Hoya de Málaga estaba compuesta a mediados del siglo XVIII por cinco localidades: Alhaurín el Grande, Álora, Cártama, Coín y Casapalma, aunque esta última sería tierra de señorío y, por tanto, no entraba a formar

⁴⁵⁸ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Marbella, L293, ff. 87r-88r.

⁴⁵⁹ AHPGr, CE, RG Marbella, L 1384, ff. 183v-184r.

parte del corregimiento que le daba el nombre de Las Cuatro Villas. Podríamos definir esta tierra como una zona de comunicación entre el puerto de Málaga, Ronda y Marbella. Explica Bartolomé García Guillén que Álora sería un cruce de caminos muy transitados entre la serranía de El Torcal de Antequera, dando paso por el Valle de Abdalajís a Antequera y, por la serranía de Ronda, hacia el Reino de Sevilla. Además, con el propio mapa de Tomás López podemos ver la red de vías menores que unía las poblaciones entre sí y buscaba la salida al mar⁴⁶⁰. Destacan de este territorio sus viñedos, que producen la pasa y el exquisito vino conocido como Pedro Ximénez, así como los olivares y frutales, particularmente higueras y almendros⁴⁶¹.

En Las Cuatro Villas se contabilizan 159 arrieros, que suponen un 4,97% del vecindario de la Entidad Principal. En Alhaurín el Grande, las Respuestas Generales registran 50 arrieros: 20 de un jumento, a los que se les regulan 2 reales al día y 32 jumentos, a los que se les regulan 4 reales al día⁴⁶². Manuel Burgos Marroñero incide en que la importante arriería de la localidad provocaba un contacto continuo con el exterior, incluso llegando a influir en la vida y costumbres de un pueblo de «economía abierta»⁴⁶³. El camino de Alhaurín el Grande a Málaga se utilizaba para suministrar a la ciudad de alimentos, siendo un camino de ruedas. A ello se suma el comercio de productos agrarios característicos de esta comarca, como las pasas o los cítricos, y también artículos alimenticios, como el trigo, la cebada, las legumbres, las carnes o la recova, además de animales, como aves, o combustibles, como el carbón⁴⁶⁴.

⁴⁶⁰ Bartolomé García Guillén, *Cóin y el Corregimiento de las Cuatro Villas de la Hoya de Málaga. Siglo XVII*, Tesis doctoral inédita (Málaga: Universidad de Málaga, 2009), 181-182.

⁴⁶¹ Ponz, *Viage de España, ó Cartas, en que se da noticia de las cosas mas apreciables, y dignas de saberse que hay en ella*, Tomo XVIII, 201.

⁴⁶² AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Alhaurín el Grande, L277, ff. 394r.

⁴⁶³ Manuel Burgos Madroñero, "Alhaurín el Grande (II). De la Edad Media al siglo XVIII", *Jábega*, nº 34 (1981): 71-80.

⁴⁶⁴ Jurado Sánchez, *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII*, 27-28.

En la villa de Álora, como hemos dicho anteriormente, no se determina el número de arrieros, pero sí contamos con información de que le considerarían de utilidad por cada caballería menor 50 ducados y por la mayor, 100 ducados⁴⁶⁵. En cuanto a Cártama, tan sólo se registra como arriero José Navarro con una caballería mayor y tres menores, al que le regulan por su trabajo 50 ducados más la caballería⁴⁶⁶. Entre las serranías de Ronda y Mijas, a dos leguas de Cártama, se sitúa Coín, uno de los pueblos más grandes de la Entidad. Cuenta con 108 arrieros de entre 1 y 3 bestias menores, regulándoles 50 ducados por cada una. En total, el Estado Local de la Letra F suma 101.100 reales a los arrieros del municipio, lo que nos proporciona una media de 936 reales por cada arriero⁴⁶⁷. Destaca de esta localidad el detalle del Estado Local de la letra H referido al número de ganados de la villa, su especie y su producto anual. En este apartado se clasifican aparte los caballos de arrieros, contabilizando doce de los 22 totales. Lo mismo ocurre con las mulas, contabilizando 4 de 7, y de los jumentos, que habrá 158 de 725. De igual forma, especifica entre jumentos mayores y menores. A las caballerías para arriería no se les reguló ningún producto⁴⁶⁸. Y, aunque hay una relación de ganado tras las respuestas al Interrogatorio, nos es imposible dar datos exactos, pero sí se puede afirmar que el mayor porcentaje de propietarios de bestias tendrían entre 1-2 cabezas, con algunas excepciones, como don Salvador Martín Bermúdez con ocho o don Salvador Macías con 9, sin que se determine su actividad arriera, labriega u otra⁴⁶⁹.

En cuanto al producto transportado por estos arrieros, podemos apuntar, a partir de los trabajos de García Guillén y Espejo Lara para los siglos XVI-XVII, la comercialización del pescado de la costa al interior y las verduras y frutas del interior a la

⁴⁶⁵ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Álora, L 277, f. 124v.

⁴⁶⁶ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Cártama, L 285, f. 560v.

⁴⁶⁷ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Coín, L 285, f. 112r.

AHPGr, CE, RG Coín, L 1160, ff. 150v-152r.

⁴⁶⁸ AHPGr, CE, RG Coín, L 1160, ff. 154v-155r.

⁴⁶⁹ AHPGr, CE, RG Coín, L 1160, f.123v.

costa⁴⁷⁰. Así, el consumo del pescado, especialmente por los motivos culturales y religiosos de la época (alimento de vigiliyas), se convierte en una parte destacada de la dieta de la población⁴⁷¹, y, pese a la importancia de la salazón, el consumo de pescado fresco en el reino de Granada estaba garantizado, sobre todo por la cercanía a las localidades de la costa. Llegaría gracias a los arrieros del pescado, que cruzarían la sierra de Mijas hacia el interior, dando nombre al puerto de “Pescadores”⁴⁷². Somos conscientes de que el comercio y el transporte del pescado merecen por sí una investigación concreta, aunque conozcamos algunas de sus características, gracias a los trabajos de Luis Coronas Tejada sobre el abastecimiento de pescado de Jaén en el siglo XVII, que, utilizando diferente documentación, especialmente del Cabildo de Jaén, constata la preocupación del gobierno local por garantizar el abastecimiento de pescado, especialmente en fechas previas a la Cuaresma, a través de escrituras de obligación, como la del arriero Juan González del Pozo, de Casabermeja, que se obliga a llevar bacalao desde Málaga a Jaén. La mayoría del pescado, según el autor, procedía de Málaga, Motril y el Puerto de Santa María⁴⁷³.

⁴⁷⁰ García Guillén, *Cóin y el Corregimiento de las Cuatro Villas de la Hoya de Málaga. Siglo XVII*, 182; Juan Luis Espejo Lara, “La arriería en Málaga en tiempo de los RR.CC. “, *Baética, Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, nº 8 (1985): 281-300.

⁴⁷¹ Debido a la religiosidad, el consumo de pescado se convierte en un elemento imprescindible. Véase Roberto Cubillo de la Puente, *El pescado en la alimentación de Castilla y León durante los siglos XVIII y XIX* (León, Universidad de León, 1995).

⁴⁷² García Guillén, *Cóin y el Corregimiento de las Cuatro Villas de la Hoya de Málaga. Siglo XVII*, 408.

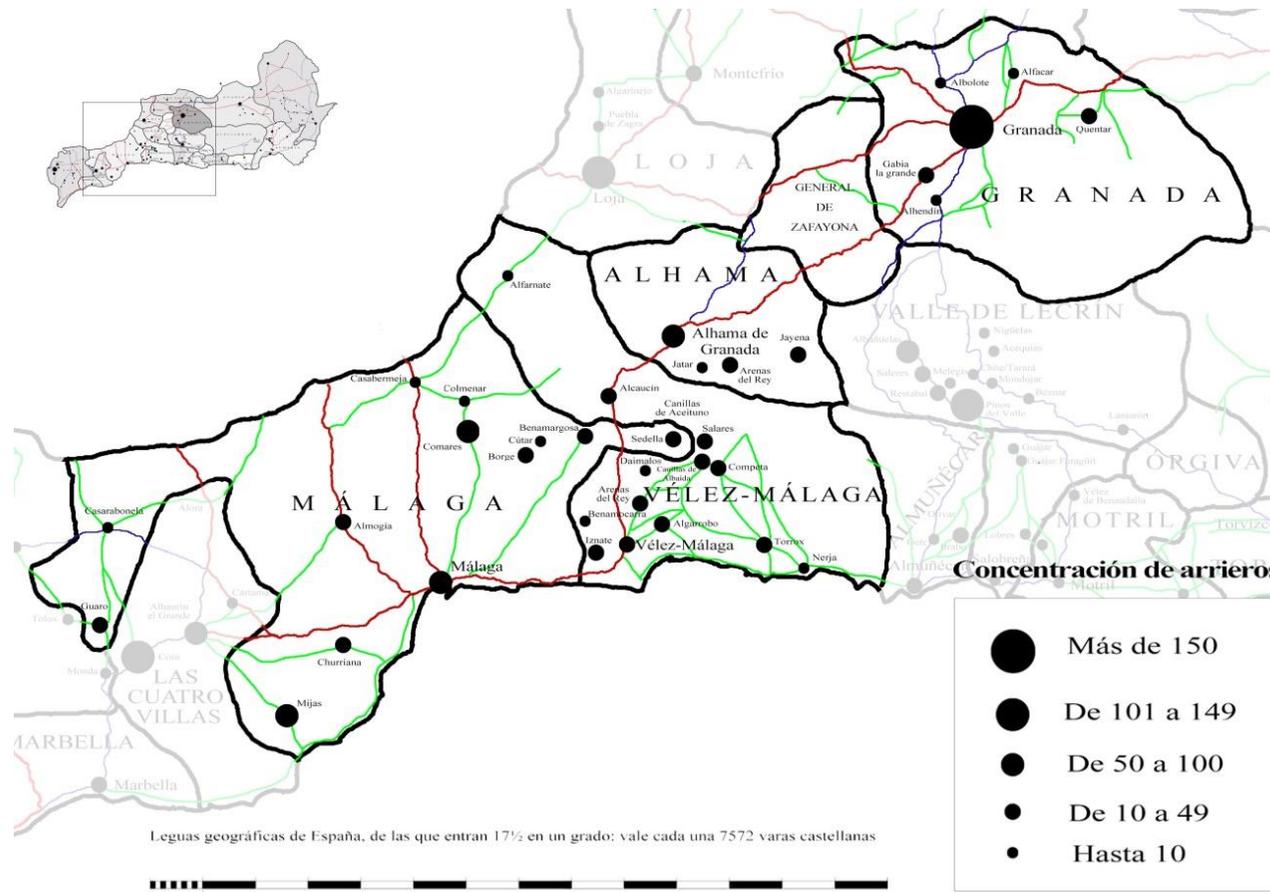
⁴⁷³ Luis Coronas Tejada, “El abastecimiento de pescado en el Jaén del siglo XVII”, *Chronica Nova*, nº 17 (1989): 33-46.

4.2. El camino de Málaga a Granada

El crecimiento económico del puerto de Málaga en el siglo XVIII se reflejó directamente en el número de transportistas y la mejora de las comunicaciones que conectaban, a través de Antequera, con Madrid⁴⁷⁴. No hay que entender Málaga como un nudo de comunicaciones, sino como punto de partida o destino con el puerto más importante de la costa granadina en esta centuria. A partir del itinerario entre Málaga y Granada, estudiaremos las Entidades Principales que atraviesa el camino entre Málaga y la capital granadina, pasando por Málaga, Vélez Málaga, Alhama, General de Zafayona y Granada.

⁴⁷⁴ Véase Bernard Vincent, “Málaga, puerto de Andalucía Oriental en los siglos XVI y XVII”, en *Andalucía en la Edad Moderna: Economía y Sociedad*, ed. Bernard Vincent (Granada: Diputación de Granada, 1985), 191-202.

Mapa 4.3. Caminos y Arrieros entre Málaga y Granada (s. XVIII)



Fuente: AGS, DGR 1ª Remesa, CE, Respuestas Generales. Mapa de Tomás López. Elaboración Propia.

Comenzamos nuestro recorrido por la tierra de Málaga, condicionada por una red de comunicaciones cuyo trazado y características constructivas dificultaban el transporte interior y cortaban constantemente el tráfico por las inclemencias del tiempo⁴⁷⁵. Un juicio, quizás excesivo, pues la mejora y mantenimiento de los caminos malagueños en la centuria fue notable, incluso abriendo nuevas vías al final de la misma. Jurado Sánchez establece tres direcciones principales desde Málaga: a Madrid por Antequera, al camino Sevilla-Granada por la Hoya de Málaga, con el que enlaza en Osuna, que cuenta con un ramal por Marbella y Fuengirola, y la que va a Granada por Vélez Málaga y Alhama de Granada. Para el autor, el camino de Antequera era el más importante en la centuria. Fue utilizado para la exportación de productos como vino, pasas y limones, estudiados por la profesora Pilar Pezzi Cristóbal. También para la importación de otros productos demandados y distribuidos por la geografía peninsular. A ello, hay que sumar un tráfico de productos para el abastecimiento de la ciudad. La predilección por este camino fue impulsada por Floridablanca, iniciándose los trabajos en octubre del año 1780 y finalizando a primeros de junio de 1789. En segundo lugar, por importancia, señala el camino hacia Granada por Vélez-Málaga, por donde se transportaba la caña de azúcar, aceite y aguardiente de la vega de Vélez-Málaga. Y, por último, el camino que unía Alhaurín el Grande, Churriana, Torremolinos, Benalmádena, Mijas, Marbella, Estepona, Istar, Monda, Guaro, Coín y Cártama, que suministraban principalmente comestibles como el pan, o las carnes⁴⁷⁶.

⁴⁷⁵ Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, vol. 2. *El Tráfico y los Servicios*, 303.

⁴⁷⁶ Jurado Sánchez, *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*, 27-28; Pilar Pezzi Cristóbal, *Pasa y limón para los países del norte: economía y fiscalidad en Vélez-Málaga en el siglo XVIII* (Málaga: Universidad de Málaga, 2003).

Tabla 4.6. La Arriería en Málaga (s. XVIII)

Entidad Principal	Localidades en las que se registran transportistas con bestias (número)	Total	Número de vecinos Secular Vecindario (1759)	Porcentaje de transportistas con bestias
Málaga	Almogía (30) Benamargosa (34) Borge (14) Casabermeja (2) Casarabonela (5) Churriana (48) Colmenar (1) Cútar (4) Guaro (20) Málaga (50) Mijas (56) Sedella (32)	296	17.335	1,71%

Fuente: AGS, DGR 1ª Remesa, CE, Respuestas Generales de las 22 localidades de la Entidad Principal de Málaga. Elaboración Propia.

La Entidad Principal de Málaga estaba compuesta por veintidós localidades. Hemos contabilizado en las Respuestas Generales a 296 arrieros, que suponen el 1,71% de la población, distribuidos en doce de dichas localidades (54,5%).

En la ciudad de Málaga destaca que sólo se registren cincuenta y un arrieros, lo que seguramente se deba a la complementariedad con los municipios cercanos, en especial los que se encontraban en las proximidades de los caminos, y al elevado número de bestias con que trajinan (8,4 de media), muy superior a otras poblaciones⁴⁷⁷. De hecho, en la ciudad, el industrial ascendía a 5.688.047 reales, de los que 472.738 reales pertenecen al transporte con bestias, tan sólo un 8,3% del industrial, una cifra que se tendría que completar con el

⁴⁷⁷ Siro Luis Villas Tinoco (Introducción), *Málaga 1753 según las respuestas generales del catastro de Ensenada* (Madrid: Tabapress, 1995), 185-187.

transporte por mar o por carretas, para poder circular la elevada cantidad de productos que pasaba por la propia ciudad⁴⁷⁸.

Entre Ronda y Málaga había un camino que se abría paso por el Burgo y la Sierra de las Nieves hasta llegar a Casarabonela y de ahí dirigirse por la Hoya hacia Málaga. En esta localidad había cinco arrieros y algunos con una o dos bestias, que no trafican de continuo por lo que no se les reguló utilidad. En total su producto ascendía a 4.100 reales de vellón, como se recogió en el Estado Local de la letra F, un 15,4% del industrial. Ha sido imposible establecer los criterios con los que se les reguló la utilidad, pues no responde al número de bestias: Francisco Gamero y José Fernández trafican cada uno con 5 bestias menores y 1 mayor, pudiendo ganar 700 reales anuales; Antonio Sánchez, con sus 4 bestias menores y 1 mayor, 600 reales; 1.100 reales a Diego Calderón, por el transporte con 2 bestias menores y 2 bestias mayores y a José Sánchez, que lo hace con 5 bestias menores y 2 mayores⁴⁷⁹. En estos momentos no poseemos más información para saber si respondía al tiempo dedicado a la actividad, a la edad de las bestias, al trayecto o al producto.

De igual forma, desde Casarabonela se podrían comunicar con Marbella a través de Guaro y Monda. En esta última, habría 20 arrieros que podrían ganar 18.588 reales al año por su transporte (69,3% del total industrial). Se les reguló entre 720 y 1.100 reales, siendo la media 929 y 14 maravedís con la siguiente distribución: el 25%, 720 reales; el 45%, 912 reales; el 25%, 1.100 reales, cifra que sólo superaría Juan Domínguez Ramos, con 1.280 reales de vellón⁴⁸⁰.

En el suroeste malagueño se sitúan Mijas y Churriana, que unían por dos caminos Alhaurín el Grande con la senda del litoral. Mijas contaría, según las Respuestas Generales, con 56 arrieros a los que se les reguló entre 100 y 1.200 reales al año, aunque, nominando a

⁴⁷⁸ AHPGr, CE, RG Málaga, L 1382, ff. 505v-506r.

⁴⁷⁹ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Casarabonela, L 281, f. 269v.

AHPGr, CE, RG Casarabonela, L 1134, ff. 64v-65r.

⁴⁸⁰ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Monda, L 293, ff. 320r-v.

AHPGr, CE, RG Monda, L 1406, ff. 48v-49r

cada uno de ellos, podemos contabilizar a 58 arrieros. Se les reguló una media de 598 reales de vellón anuales, muy inferior a la de localidades como Guaro o Casarabonela. Se distribuirían de la siguiente forma: el 39,7%, menos de 500 reales de vellón; el 32,8%, entre 500 y 750 reales; el 19%, entre 751 y 1.000 reales de vellón; y el 8,6%, entre 1.001 y 1.200 reales. Las regulaciones a estos arrieros fueron, en general, muy bajas, concentrándose más del 70% por debajo de los 750 reales de vellón⁴⁸¹. En cuanto a Churriana, las informaciones que manejamos nos muestran la complementariedad del trabajo. Hay 48 panaderos, que compatibilizan su actividad con el transporte del pan con sus propias cabalgaduras para su venta en la ciudad de Málaga. Se les regulan 2 reales y medio diarios, con lo que tienen que mantenerse y mantener sus cabalgaduras. De hecho, el Estado Local de la Letra F no registra ningún producto a arrieros, pero sí 43.800 reales de vellón a panaderos, que supone un 74,4% del industrial de la localidad⁴⁸².

Intuimos dos caminos de cierta importancia entre Málaga y Antequera que atravesarían «tierras excelentes». En el camino occidental desde Málaga a Antequera se ubica la localidad de Almogía, que continúa el mismo patrón de arriería estacional. Sus 30 arrieros transportan durante 8 meses al año con las 60 bestias que poseen, y se les regula por día trabajado 1 real de vellón por bestia menor, 1 real y medio por bestia mayor, y 3 por el trabajo de arriero. Ascendería su producto anual a 16.560 reales, un 25% del industrial de la localidad, en la que también habría tratantes en ganados y en mosto. En dicha localidad, también se detalla en el Estado Local de la letra H el ganado mular de arriero, que asciende a 7 cabezas, cuyo producto suma 2.520 reales de vellón (360 a cada cabeza), y 54 jumentos, que, a 240 reales por cabeza, asciende a 12.960. Asimismo, en la relación que los alcaldes y regidores del concejo, justicia y regimiento de la villa de Almogía realizan de los ganados que poseen los vecinos, podemos saber que la mayoría contaban

⁴⁸¹ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Mijas, L 296, ff. 155r-159v.

⁴⁸² AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Churriana, L 284, f. 267r.

AHPGr, CE, RG Churriana, L 1195, ff. 51v-52r.

con entre 1 y 3 jumentos, ya fuese para sus labores o el transporte. No obstante, hay excepciones, aunque no podemos saber si se refieren a arrieros o no, pues de los 153 jumentos, 58 caballos y 12 mulos, tan sólo sabemos que 60 cabezas de este ganado eran propiedad de los 30 arrieros que el Catastro registra en esta localidad⁴⁸³.

En el interior este de la Entidad Principal de Málaga encontramos las localidades de Colmenar, Borge, Cútar y Benamargosa, todas ellas en áreas de comunicación entre el interior y la ciudad de Málaga. También encontramos Sedella, en la parte más oriental de la jurisdicción. Así, en los montes de Málaga se sitúa Colmenar, que cuenta con un arriero, al que se le regulan 70 ducados anuales. Dirigiéndonos al este, encontramos la localidad de Borge, con 14 arrieros⁴⁸⁴. Por otra parte, los arrieros de Borge estaban entre los que menos producto tenían (una media de 120 reales por arriero), siendo Luis Navarrete al que menos utilidad se le regula (40 reales) y Mateo de Arial, al que más, 300 reales⁴⁸⁵. En Cútar, sus cuatro arrieros trafican dos partes del año con 2 ó 3 bestias menores, por lo que se les regula entre 550 y 700 reales⁴⁸⁶. En Benamargosa se computaron 35.692 reales a los 34 arrieros, con utilidades de entre 730 reales de vellón anuales que podrán ganar cada uno (seis arrieros), 912 reales (quince arrieros) y 1090 reales (9 arrieros). Por otra parte, a Francisco Pino le consideran 1.794 reales; a José Calderón, 1470; a Gregorio Moreno, 1.642; y, finalmente, el que más utilidad tiene por su trabajo en la arriería es Bartolomé Arcaz, con 2.920⁴⁸⁷. Por último, en Sedella merece detenerse algo más, pues a sus arrieros se les reguló la utilidad por día, distinguiendo entre el producto que podría dar el trabajo personal del arriero y el del ganado. Sus 30 arrieros contarían con un industrial de 55.845

⁴⁸³ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Almogía, L 277, ff. 243r-245r.

AHPGr, CE, RG Almogía, L 1011, ff. 81v-82r ; 85v-86r.

⁴⁸⁴ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Colmenar, L 282, f. 267v. .

⁴⁸⁵ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Borge, L 279, ff. 437v-439v.

⁴⁸⁶ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Cútar, L 282, f. 59r.

⁴⁸⁷ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Benamargosa, L 279, ff. 398r-400v.

reales de vellón (79,2% del total)⁴⁸⁸. Los arrieros de esta localidad se recogieron en la respuesta a la pregunta trigésimo tercera: «A la treinta y tres dijeron que en esta villa habrá como hasta treinta Harrieros que lo son...», y numera a treinta y dos arrieros y sus utilidades por día. A excepción de a Nicolás Peña, que le regula por su trabajo 7 reales y por su ganado, 1 real y medio, por su mulo, y 4, por sus cuatro bestias menores, a todos los demás sólo les regula por su ganado del transporte, siguiendo el siguiente patrón: cada día la arriería de la villa podría aportar 138 reales de vellón de industrial, distribuidos en 7 reales de vellón del trabajo de un arriero, 42 reales de las 21 bestias mayores, que poseen 10 arrieros, y 90 reales por las 61 bestias menores. A ello habría que sumar a José Jiménez Peña, que no nos ofrece el dato por separado, sino que por su bestia mayor y la menor le calcula 8 reales y medio por el día que trajina. En total los arrieros de Sedella, según las aportaciones de las Respuestas Generales, podrían ganar hasta 147 reales al día. Sin embargo, ganarían algo más para poder llegar a los 55.845 reales anuales que se les calculó⁴⁸⁹.

El perfil de los transportistas de la Entidad Principal de Málaga es similar al que ya vimos para Ronda, aunque en este caso aparecen algunos dones en la ciudad de Málaga, como doña Ana Montañez con 18 mulos, don José Cejudo (con 4 mulos), don Juan Renjel, con doce mulos y 9 caballerías menores, y don Pedro Pedregales, con 12 menores. Las mayores utilidades se registran en la ciudad de Málaga, dónde se calcula por caballerías, produciendo las mayores 550 reales y las menores 176, teniendo los arrieros un considerable número de bestias, como, por ejemplo, Juan Montes, con 18 mulos, que sumarían 10.053 reales de vellón. Estos casos no serían la tónica común en el territorio granadino, como se puede comprobar en Sedella con una media de 2,6 caballerizas por arriero, teniendo el 42% dos bestias menores para el transporte.

⁴⁸⁸ AHPGr, CE, RP Sedella, L 1546, ff. 46v-47r.

⁴⁸⁹ AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RP Sedella, L 300, ff. 446r-447v.

Partimos hacia Granada surcando las tierras de las tierras de Vélez-Málaga. El camino que separaba las cinco leguas entre la ciudad de Málaga y Vélez Málaga era «incómodo y en algunas partes perverso», coincidiendo así con el mal servicio que daban las hospederías, que provocaba en los viajeros el deseo de dejarlas cuanto antes. La causa de este mal servicio, para Antonio Ponz, es achacable a la propiedad de las mismas, ostentada por eclesiásticos y concejos, que dejaban el servicio en manos de infelices, en vez de adjudicarlas a personas de honor. Al camino se le efectuaron mejoras en 1789, que darían como resultado «un cómodo camino desde Málaga hasta Vélez-Málaga, cuya importante obra ha dirigido el Ingeniero don Domingo Belestá»⁴⁹⁰.

Sobre la tierra de Vélez contamos con un estudio de Pilar Pezzi Cristóbal en el que nos informa que las tierras pertenecientes al término municipal de Vélez-Málaga se dedicaban principalmente a pastizales, especialmente la zona de Zafarraya. Le siguen los productos mediterráneos: olivo, vid, cereales y cítricos⁴⁹¹.

⁴⁹⁰ Ponz, *Viage de España, ó Cartas, en que se da noticia de las cosas mas apreciables, y dignas de saberse que hay en ella*, Tomo XVIII, 236-237.

⁴⁹¹ Pilar Pezzi Cristóbal, "Producción y rendimientos agrarios en Vélez- Málaga según el catastro", *Baética*, nº.19 (2) (1997): 149-160.

Tabla 04.7. La arriería en Vélez-Málaga (s. XVIII)

Entidad Principal	Localidades en las que se registran transportistas con bestias (número)	Total	Número de vecinos Secular Vecindario (1759)	Porcentaje de transportistas con bestias
Vélez-Málaga	Alcaucín (15) Alfarnate (2) Algarrobo (15) Arenas del Rey (40) Benamocarra (13) Canillas de Aceituno (58) Canillas de Albaida (42) Comares (45) Competa (13) Daimalos (9) Iznate (3) Nerja (1) Salares (29) Torrox (28) Vélez Málaga (27)	340	6.645	5,12%

Fuente: AGS, DGR 1ª Remesa, CE, Respuestas Generales de las 24 localidades de la Entidad Principal de Vélez-Málaga. Elaboración Propia.

En la Entidad principal de Vélez-Málaga se registran 340 transportistas en el 65,22% de sus localidades, concentrándose en la parte más occidental del camino. Supone el 5,12% de la población de la Entidad Principal. Como se puede observar en el mapa, los arrieros proliferan en las localidades en torno al camino que une Granada y Málaga por Alhama y Vélez-Málaga, concentrándose un gran número de ellos en la actual Axarquía, tierra rica en cultivos y camino esencial para comunicar la capital del reino con el puerto de Málaga. María Teresa Martín Bautista en su tesis doctoral estudió la economía de la jurisdicción de Vélez-Málaga a través del Catastro de Ensenada, destacando que la actividad arriera era muy importante en la jurisdicción, aunque habla de un oficio disperso.

Precisamente no es la jurisdicción con más dispersión, sino todo lo contrario, junto al Valle de Lecrín, es la que mayor densidad concentra, especialmente en la comarca de la Axarquía⁴⁹².

Comenzaremos por la localidad de Comares por la singularidad de su localización. Aunque se registra en la Entidad Principal de Vélez-Málaga, como podemos observar en el mapa, se encuentra situada al sur de los montes de Málaga, en medio del camino entre Málaga y Colmenar. Tierra de señorío perteneciente al Duque de Medinaceli, Marqués de Pliego y de esta villa, cuenta con 45 arrieros. Es de las pocas localidades en las que se registra el tiempo concreto de cada uno de ellos, además de las bestias con que trajinaban, calculándoles por su trabajo 3 reales al día, al que habría que sumar 1 real y medio por bestia mayor y 1 por bestia menor, con una suma de 49.275 reales de vellón (71,5% del industrial de la localidad)⁴⁹³. Además, el estado Letra H contabiliza el ganado mular de arriería, 18 cabezas, a las que regula 547 reales y medio, sumando 9.855 reales; y los jumentos de arriería, 89 cabezas, les regula 365 reales a cada una, sumando 32.485 reales de vellón⁴⁹⁴. Transportaban una media de 5,9 meses al año. Así, Sebastián Padilla sería el que menos tiempo dedicara al transporte, tres meses al año (2,2%); quince arrieros dedicaban al transporte cuatro meses al año (33,3%); Tomás Rodríguez cinco meses (2,2%); doce arrieros, seis meses (26,7%); y dieciséis más lo hacían durante ocho meses (35,6%). Si bien autores como Ringrose inciden en la estacionalidad del transporte, indicando que «el Catastro usó tres técnicas diferentes para detectar el transporte compartido con otra actividad»⁴⁹⁵. Una de ellas fue el apuntar el número de meses o días al año que transportaban. En estos casos, el autor señala que el máximo sería de ocho meses, lo que se

⁴⁹² María Teresa Martín Bautista, *La jurisdicción de Vélez-Málaga en el siglo XVIII a través del Catastro de Ensenada*, Tesis doctoral inédita (Málaga: Universidad de Málaga, 2016).

⁴⁹³ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Comares, L 281, ff. 347v-348v.

AHPGr, CE, RG Comares, L 1166, ff. 149v-150r.

⁴⁹⁴ AHPGr, CE, RG Comares, L 1166, ff. 153v-154r.

⁴⁹⁵ Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, 66.

cumple en esta población, aunque, como hemos dicho, la mayoría no nos dan noticias sobre el tiempo que dedican a dicho servicio. La segunda técnica era indicar el número de viajes realizados en cada año, una técnica que para el reino de Granada no hemos podido constatar. Finalmente se registraban las variaciones de la actividad, «inventariando los beneficios de las bestias de carga en una ciudad», técnica que tampoco hemos podido comprobar en este territorio. Por tanto, aunque tenemos claro que el transporte es una actividad compartida con otras y, en este caso, sabemos el tiempo que dedicaban al servicio, no podemos aseverar muchas cuestiones: primera, que estos meses transportaran de forma continua o que los peritos les calculasen el tiempo atendiendo a diferentes casuísticas, pues no olvidemos que un pequeño arriero podría labrar la tierra, cuidar el ganado y realizar otras actividades durante un espacio de tiempo diario, dedicando otro al acarreo de mercancías en pequeñas distancias; segundo, que fuese una estacionalidad tan marcada por los ciclos agrarios y, en este sentido, también debemos alejar la idea de que el varón transportista trabaja en el campo unos meses y otros meses transporta, sin que en dichas actividades, de una forma u otra participen los integrantes de la unidad familiar. De hecho, si esta estacionalidad estuviese tan marcada por el calendario agrícola de un determinado producto muy predominante en la localidad o los municipios de alrededor, todos los arrieros trabajarían exclusivamente el transporte los mismos meses y de la misma forma lo harían los restantes en el campo. Entonces, ¿quién cubre la necesidad de transporte en la temporada agraria alta? Si los arrieros están trabajando en la recolección, ¿quién acude a las necesidades del transporte que precisa la propia cosecha? Es más, si tan sólo transportan durante tres o cuatro meses, el Catastro debió regularles otra actividad predominante, a no ser que tuviesen tierras y, por tanto, se dedicaran a ello; extremos que no hemos podido comprobar para esta tesis, pues no hemos tenido acceso a ninguna copia de los Libros de lo Real. Sí queremos subrayar que cuando los autores hablan de estacionalidad, aplican el calendario agrícola propio de zonas cerealistas y de gran propiedad. En este caso debemos tener en cuenta el complejo mapa agrario y de la propiedad del reino de Granada, donde es posible que coincidan actividades de transporte, de cultivo o de cosecha.

En la localidad de Vélez-Málaga contabilizamos 27 arrieros, a los que se les reguló entre 150 reales, por su cabalgadura mayor a Bartolomé Guisán, y 1.200 reales a Francisco de España, por 6 cabalgaduras menores y dos mayores. Aunque podemos determinar de forma aproximada que por cabalgadura menor se reguló aproximadamente 100 reales y por la mayor 150, no siempre es así. Por ejemplo, se reguló idéntico producto de 1.100 reales a Roque Fernández por sus 5 cabalgaduras menores y 1 mayor, a Mateo Fernández por 6 bestias menores y 1 mayor y a Blas Pérez por 5 bestias menores y dos mayores. Asimismo, por cinco menores y una mayor se reguló a Luis de Cobro 600 reales. Si bien es cierto que las utilidades medias por arriero en Vélez-Málaga ascienden a 409 reales de vellón por arriero, la mayoría tendría regulado entre 200 reales por dos caballerías menores (29,6%) y 300 reales por tres caballerías menores (40,8%).

En la parte occidental del camino de ruedas Málaga-Granada encontramos las localidades de Iznate y Benamocarra. En Iznate hay 5 transportistas con bestias, tres arrieros con dos bestias menores cada uno, otro con una bestia y otro con dos, pero solamente a los tres primeros se les considera arrieros. Nos detenemos en la redacción de la respuesta porque aparece la palabra «estacionales» para referirse a los mismos, explicando que no sólo se dedicarían a labores, sino que también serían jornaleros.

Hay en esta villa tres harrieros con dos bestias menores cada uno, y otro con una bestia, y otro con otras dos, y que solo los tres expresados primeramente se les puede considerar tales Harrieros, aunque no continuos por ocuparse alguna parte del año en labores y jornales y que se les puede regular de utilidad y ganancia en cada un año trescientos ducados en esta forma, a Gabriel Pérez ciento, a Juan Triviño ciento, a José Jiménez de Medina otros ciento. Y en la misma forma a Jacinto de Alba otros ciento, por lo que queda reducido su total a cuatrocientos ducados, y quien en esta razón adquirieren otra noticia sobre que harán exacta diligencia responderán, posteriormente⁴⁹⁶.

⁴⁹⁶ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Iznate, L 292, ff.273r-v.

Vemos pues, que señala sólo tres únicos arrieros en la localidad, finalmente expresa cinco y nombra a cuatro, ascendiendo el producto a 4.400 reales, aunque, si consultamos el Estado Local de la Letra F, ascienda a 6.600 reales de vellón (74,2%). Un argumento más para hablar siempre de estimaciones⁴⁹⁷. En el caso de Benamocarra, contabilizamos 13 arrieros a los que se les regula 21.450 reales, sin que tampoco coincida con el industrial regulado en la Letra F de 18.900 reales de vellón (55,6% del total)⁴⁹⁸.

El mencionado camino de ruedas desde Vélez-Málaga hasta Alhama discurría por seis leguas entre «alamedas, huertas, árboles de frutas de espino, y de otras clases, viñedos, etc.»⁴⁹⁹. En las faldas de la Sierra de Tejada encontramos la villa de Alcaucín con 15 arrieros, donde se aclara que dos de ellos cuentan con una regulación menor por no ser continuos en este ejercicio, Juan Fernández, al que tan sólo le regulan por su acarreo con una bestia menor 90 reales anuales, y a Pedro Ramírez, con dos bestias menores, 180 reales al año⁵⁰⁰. Cifras muy inferiores al promedio de 345 reales por arriero y año de esta villa. El industrial de la arriería asciende a 5.172 reales, aunque al Estado Local de la Letra F se le computaron 4.466 reales de vellón (66% del total)⁵⁰¹.

La parte oriental del camino la componían numerosos pueblos de la Axarquía comunicados por numerosas veredas. Del Oeste al Este, en el interior, Arenas del Rey, Daimalos, Algarrobo, Canillas de Aceituno, Canillas de Albaida, Salares, Cómpea y Torrox. En el camino de la costa, Nerja.

⁴⁹⁷ AHPGr, CE, RG Iznate, L 1330, ff. 36v-37r.

⁴⁹⁸ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Benamocarra, L 278, ff. 380v-381v.

AHPGr, CE, RG Benamocarra, L 1083, ff. 44v-45r.

⁴⁹⁹ Ponz, *Viage de España, ó Cartas, en que se da noticia de las cosas mas apreciables, y dignas de saberse que hay en ella*, Tomo XVIII, 262.

⁵⁰⁰ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Alcaucín, L 298, ff. 605r-v.

⁵⁰¹ AHPGr, CE, RG Alcaucín, L 1505, ff. 27v-28r.

Arenas de Vélez⁵⁰² reguló a los 40 arrieros 60 reales al día a razón de real y medio por arriero. Y por 63 bestias menores con que trabajaban se les reguló 1 real diario, sumando 63 reales, que unidas cada una suman 123 reales al día. El industrial anual de la actividad arriera en la localidad es de 47.595,5 reales de vellón, un 94,3% del industrial. Esta cifra nos permite aseverar que el cálculo está aproximado al transporte los 365 días del año. En cuanto a la distribución de las 63 bestias por arriero, el 38,1% de los arrieros poseen una bestia; el 17,5%, dos; el 0,5%, tres y el 0,3%, dos. Aunque no contamos con la información de si era ganado mayor o menor, la mayoría sería de este último, ya que el Estado de la Letra H registra solamente 4 caballos y 6 mulas.

De la misma forma se reguló a la vecina villa de Daimalos, 1 real y medio por día a cada arriero y 1 real más por cada bestia. Los 9 arrieros de esta población poseían un total 15 bestias (66,7%, dos bestias y el restante 33,3%, una bestia). Su industrial asciende a 10.402 reales de vellón. En el Estado Local de la Letra F de Daimalos el Catastro establece dos categorías de arrieros: arrieros milicianos y arrieros paisanos. A los milicianos se les calcula 547 reales y medio y a los paisanos 5.475 reales, sumando el 87,5% del industrial de la villa⁵⁰³. Atendiendo a la definición que hace Terreros y Pando en 1787 de *miliciano*,

⁵⁰² Teníamos los datos cambiados de las villas de Arenas de Alhama y Arenas de Vélez debido a que hay un error en el buscador de localidades de PARES, situando la documentación de Arenas de Vélez en la Entidad Principal de Málaga y la de Arenas de Alhama en la Entidad principal de Vélez-Málaga. Así:

-AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG, L 227, ff. 161r-182. Corresponde a Arenas del Rey en la jurisdicción de Vélez, aunque en el buscador de localidades aparezca en Alhama.

- AGS, DGR, 1ª Remesa, L 176, CE, RG, ff. 595r-622v. Corresponde al lugar de Arenas, en la jurisdicción de Alhama, aunque en el buscador de localidades aparezca en Vélez-Málaga.

La confusión es aún mayor en el Archivo Histórico Provincial de Granada, donde los Estados están intercambiados en la costura de los libros. Así AHPGr, CE, RG Arenas, L 1030 corresponde a los Autos e Interrogatorio de Arenas de Alhama y los Estados Locales de Arenas de Vélez (ff.44v-60v). En cuanto a AHPGr, CE, RG Arenas de Vélez, L 1020 corresponde a los Autos e Interrogatorio de Arenas de Vélez y a los Estados Locales de Vélez de Alhama (ff. 26v-39r).

⁵⁰³ AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Daimalos, L 286, ff. 85r-v.

AHPGr, CE, RG Daimalos, L 1198, ff. 35v-36r.

como «el soldado de la milicia, especialmente de las que están determinadas a algunos terrenos, y en sus casas, esperando las ocasiones en que los manden salir a campaña»⁵⁰⁴, podemos pensar que el arriero de milicia es el arriero que ha sido llamado a los sorteos y pertenece a esta milicia, excluyendo la idea de que fuese el arriero que transporta bagajes, armas y víveres a los ejércitos. A esto se suma, como veremos detenidamente en el capítulo dedicado a la Real Cabaña de Carreteros, que entre los privilegios de los transportistas estaba el de no participar en sorteos de milicias, aunque con excepciones. El Estado Local de la Letra H registró a las 15 bestias para el transporte como asnos para la arriería, calculándoles 365 reales de vellón por cabeza, lo que suma 5475 reales de vellón⁵⁰⁵. Podemos detectar una diferencia entre la suma de los Estados Locales F y H, que ascienden a 11.497 reales y medio, y los datos de las Respuestas Generales, que son el resultado de aplicar 1 real y medio a cada arriero durante los 365 días del año (547 reales y medio), que por 9 arrieros suman 4.927,5 reales, a los que hay que añadir el real diario de 15 bestias (5.475 reales). Así la utilidad por actividad arriera será de 547 reales de vellón al año y la de cada bestia, de 365 reales anuales. Por tanto, cada arriero tendría una utilidad anual de entre 912 reales y medio y 1.227 reales y medio.

Las Respuestas Generales de Algarrobo registran 15 arrieros, a los que se les regula al año 13.597 reales, siendo la media por arriero de 906 reales y medio anuales, distribuida en un 53,3% a quienes se les regula 730 reales, un 33,3% entre 915 y 1.100 reales al año, y un 13,3% correspondiente a los 1.280 reales de Antonio Perea y los 1462 reales de Baltasar Pastor⁵⁰⁶. Además, en Algarrobo contamos con una jefa de hogar arriero, Francisca Baraona, viuda de 50 años, que compone su hogar junto a tres hijos, Juan García, lisiado y arriero de 20 años, Antonio García de 12 años y Miguel García de 8 años. Sobre la presencia femenina en el oficio del transporte no vamos a redundar en lo ya expuesto a lo

⁵⁰⁴ TER M 1787, p. 586,2.

⁵⁰⁵ AHPGr, CE, RG Daimalos, L 1198, 39v-40r.

⁵⁰⁶ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Algarrobo, L 277, ff. 425r-426r.

largo de la tesis, aunque debemos subrayar la hipótesis, en este caso, de que el esposo fallecido se dedicara a la arriería y transmitiera el oficio a su hijo mayor, como forma de garantizar el sustento económico de dicho hogar. Así, en las Respuestas Generales se registró la actividad de dos formas: directamente al arriero o, como en el caso que nos ocupa, a su madre, que ostenta la jefatura de la casa. Por otro lado, queremos redundar en la idea de que las mujeres y los niños no sólo se encargarían de labrar las tierras en ausencia del esposo, aunque esta jefatura llamase la atención y quedara reflejada en la documentación como “labradores por mano de su mujer”, de “una criada”, de “una hija”, etc.⁵⁰⁷. La realidad es que las mujeres y los niños intervienen activamente en la economía familiar de la mayoría de los oficios, especialmente en los concernientes al medio rural. Y hacemos esta apreciación, pues pudiéramos llegar a creer que sólo labran o cuidan el ganado las mujeres del transporte como consecuencia de esa ausencia del marido. Otra cuestión bien diferente es el régimen legal y moral de estas mujeres que durante la ausencia asumen de una forma u otra la jefatura del hogar.

Milagros León, Ángel Ignacio Aguilar y Alejandro Vallina han publicado recientemente un artículo con los resultados del análisis socioeconómico y profesional de la población de Algarrobo, utilizando el libro de los Cabezas de Casa que se conserva en el Archivo Municipal. Inciden en la pluriactividad registrada en el Catastro con un labrador que ejerce de arriero⁵⁰⁸. Contabilizan en este nivel documental a 19 arrieros, 2 milicianos arrieros, 1 jornalero y arriero y 1 labrador y arriero, en total ocho individuos más dedicados a la arriería que los registrados en las Respuestas Generales, de ahí que el cálculo realizado en el Estado Local de la letra F ascienda a 19.437 reales (el 75,3% del Industrial), 5.840 reales más que en las Respuestas Generales. Este aumento responde a que dichos

⁵⁰⁷ Milagros León Cuevas, Ángel Ignacio Aguilar Cuesta, y Alejandro Vallina Rodríguez, “Algarrobo (Málaga) a mediados del siglo XVIII: Una aproximación demográfica y económica-profesional desde el Catastro de Ensenada”, *Revista de Demografía Histórica*, n.º 30 (2) (2021):104.

⁵⁰⁸ León Cuevas, Aguilar Cuesta, y Vallina Rodríguez, “Algarrobo (Málaga) a mediados del siglo XVIII: Una aproximación demográfica y económica-profesional desde el Catastro de Ensenada”, 83-108.

arrieros no se registran en las Respuestas Generales⁵⁰⁹. Insistimos en la importancia del cruce de documentos, pues gracias al Libro de los Cabezas de Casa podemos conocer la pluriactividad de arrieros, que en las Respuestas Generales fueron apuntados únicamente como arrieros, pero en el Libro de los Cabezas de Casa aparecen con un doble oficio. Son los casos de Diego de Haro, labrador y arriero de 56 años, formando su hogar con su esposa, cuatro hijos y una hija, al que por su transporte con dos jumentos le calcularon una utilidad de 730 reales; de Juan Pastor, miliciano y arriero de 34 años, que forma su hogar con su esposa y 3 hijos varones, al que le regulan por su transporte con 1 jumento 1.100 reales, y a Juan Caro, también miliciano y arriero de 26 años que compone el hogar con su mujer y dos hijas, calculándole por su acarreo con un caballo 1.000 reales; y, finalmente, al jornalero y arriero Lorenzo Portillo de 23 años, que convive con su mujer y se le regulan 730 reales por la actividad arriera. Por el contrario, otros arrieros son registrados solamente en otro oficio, como el caso de Antonio Sánchez, que es registrado como jornalero. Para conocer las bestias de quienes transportaron acudimos a la relación de ganado que dan los alcaldes ordinarios de la villa, Diego Sánchez García y Castellano Guerra. Estaría entre 1 caballeriza que poseía el 33,3%; 2 el 20%, 4 el 13.3%, y del restante no poseemos datos.

Utilizando la Base de Datos de Ángel Ignacio Aguilar Cuesta sobre el Libro de los Cabezas de Casa de Algarrobo⁵¹⁰, podemos conocer la estructura de los hogares de los 23 arrieros localizados. La edad media de los arrieros de Algarrobo es de 34 años, cifra elevada debido a que hemos incluido en el cálculo a Juan de Navas, jubilado con 67 años, y a Francisca Baraona, de 50 años. Si utilizamos la edad del hijo de Francisca Baraona, que es el que transporta, y eliminamos a Juan de Navas por estar jubilado, la media desciende a los 31 años, en una horquilla entre los 20 del hijo de la mencionada Francisca y los 56 de Diego

⁵⁰⁹ AHPGr, CE, RG Algarrobo, L 985, ff. 37v-38r.

⁵¹⁰ Ángel Ignacio Aguilar Cuesta, *Base de datos del Catastro de Ensenada* (Recurso electrónico: 18 de agosto de 2020), consultado el 1 de marzo de 2022. <https://www.aguilarcuesta.com/catastro-de-ensenada/base-de-datos>.

de Haro, arriero y labrador. En lo que atañe al tamaño medio de los hogares es de 3,8 miembros. El 91,3% son hogares nucleares y el 8,7% extensos, siendo estos últimos los de Juan Pérez Díaz de 34 años, que forma su hogar con su mujer Melchora García de 34 años, su hijo José Pérez Díaz de meses, su madre Ana Díaz de 50 años y su sobrina Ana de 10 años; Juan Pástor Palma de 30 años, casado con María Ana Romero de 24 años, y con un hijo, Juan de 4 años, que convive con su suegro Juan Romero de 60 años. En cuanto a los sirvientes, tan sólo Baltasar Pástor de 23 años convive con su mujer María Perea, también de 22 y un sirviente, Pedro de España, de 23 años.

Continuamos nuestro recorrido por Vélez-Málaga atendiendo ahora a Canillas de Aceituno donde hay 58 arrieros, a los que se les calcula 3 reales diarios por el transporte, al que habría que sumar 1 real y medio por bestia mayor y 1 por menor⁵¹¹. En total sumarían 111.507 reales y medio anuales si transportaran todos los días, aunque el Estado Local de la Letra F regula 64.900 reales de vellón anuales (71% del industrial), por lo que podemos aseverar que no transportarían todos los días, al menos atendiendo a los cálculos. Además, el Estado Local de la Letra H nos informa de que habría 19 mulas «de camino», a las que se les reguló 547 reales y medio anuales por cabeza (10.402,5 reales al año) y 103 jumentos «de camino» a 365 reales anuales por cabeza (37.595 reales al año)⁵¹².

Canillas de Albaida con 42 arrieros, Salares con 29 y Cómpea con 13 constituían el foco del transporte al norte de la comarca. En Canillas de Albaida se les calculó 54.182 reales, siendo la media por arriero de 1.290 reales anuales, distribuidos entre 912 reales al 33,3%; 1.277 al 35,7%; 1.642 al 14,3% y un 9,5% más de 2.000 reales de la siguiente forma: Gaspar de Ortega, 2.700; José Márquez, 2.372; Juan Simón Ruiz, 2.737 y Fernando Márquez, 3.132. Asimismo, las Respuestas Generales regulan arriería a Beatriz Ramos y a

⁵¹¹ En anteriores trabajos fue imposible contabilizar el número de arrieros por lo ilegible de la documentación del Archivo General de Simancas. En cambio, en esta ocasión hemos utilizado la documentación del AHPGr.

⁵¹² AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Canillas de Aceituno, L 285, ff. 470v-475r.

AHPGr, CE, RG Canillas de Alceituno, L 1127, ff. 54v-55r; 58v-69r.

María de Llamas con la inscripción «a nombre de Alonso Izquierdo su hijo» en el primer caso, y «a nombre de Miguel Rodríguez su hijo» en el segundo. Al norte encontramos Salares con 29 arrieros, que sumaban anualmente un industrial de 43.055 reales de la siguiente forma: el 10,4% a 912 reales anuales; José García (3,5%), 1094; el 44,8%, 1.277; el 20,7%, 1.742; el 13,8%, 2.007 y el 6,9%, 1.372. Suponía el 95% del industrial de la villa⁵¹³. En cuanto a Cómpeeta, suma el industrial de sus 13 arrieros 20.908 reales anuales, siendo la media de 1.608. Se les reguló a 9 de sus arrieros 1.647 reales, a Sebastián López, 2.007; a Julián Martín, 2.307 y a Pedro Sánchez y a José Mancilla, 2.730 reales⁵¹⁴.

Finalmente, en la parte suroriental de la comarca se encuentran Torrox y Nerja, influidas claramente por la circulación del camino litoral que une Málaga con Almuñécar, Salobreña y Motril. De los 25 arrieros que contabilizamos en Torrox destacan las bajas utilidades que les regulan por el transporte con 7 caballos, 3 mulos y 39 asnos, sumando una utilidad total de 6.418 reales, el 15,6% del industrial. El producto medio por arriero de 256 reales, considerablemente bajo para el oficio. Es más, a la mayoría (80%) se le regula una cantidad inferior a esta media, siendo al que menos se reguló a Cristóbal Martos, 60 reales por el transporte con su jumento. Tan sólo la supera el 20% de los arrieros, todos entre 300-366 reales, a excepción de Francisco Peralta, al que le regulan 1.100 reales por su acarreo con 2 mulos y cuatro jumentos⁵¹⁵. Nerja sólo registra 1 arriero con recua de seis cabalgaduras, tres de ellas mayores, por la que se le regulan a Francisco González 900 reales anuales⁵¹⁶.

⁵¹³ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Canillas de Albaida, L 285, ff. 578r-580v.

AHPGr, CE, RG Canillas de Albaida, ff. 35v-36r.

⁵¹⁴ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Cómpeeta, L 285, ff. 376v-377v.

⁵¹⁵ AGS, DGR, 1ª Remesa, CE RG Torrox, L 302, ff. 89r-90r.

AHPGr, CE, RG Torrox, L 1576, ff.65v-66r.

⁵¹⁶ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Nerja, L298, ff. 667r-v.

AHPGr, CE, RG Nerja, L 1510, ff. 49v-50r,

A propósito de los perfiles de los arrieros de la comarca de Vélez-Málaga, no hay diferencias con las anteriores comarcas, siendo del estado secular con un número limitado de bestias y utilidades. Subrayar la presencia de algunas mujeres entre los arrieros, aunque todas cabezas de casa con hijos, que son los que practican la actividad. Llama la atención que, por lo general, se registró directamente a los transportistas y no a los cabezas de casa, aunque en su mayoría lo fuesen. Por tanto, no será común encontrar a las mujeres en esta actividad, por lo que los casos expuestos de Algarrobo o Canillas de Albaida no son, a priori, los más comunes en la documentación del reino.

Volvemos a tomar el camino de carretas de Málaga a Granada atravesando el Partido de Alhama que contaba con transportistas en 4 de sus 6 localidades, suponiendo el 5,49% de su vecindario. La comarca era rica en cultivos y recursos naturales, como ya estudió Amparo Ferrer Rodríguez para la ciudad⁵¹⁷.

Tabla 04.8. La arriería en Alhama (s. XVIII)

Entidad Principal	Localidades en las que se registran transportistas con bestias (número)	Total	Número de vecinos Secular Vecindario (1759)	Porcentaje de transportistas con bestias
Alhama	Alhama de Granada (58) Arenas del Rey (20) Játar (4) Jayena (15)	97	2.132	4,6%

Fuente: AGS, DGR 1ª Remesa, CE, Respuestas Generales de las 6 localidades de la Entidad Principal de Alhama. Elaboración Propia.

⁵¹⁷ Amparo Ferrer Rodríguez, *El paisaje agrario de Alhama de Granada en el siglo XVIII* (Granada: Caja General de Ahorros y Monte de Piedad, 1976).

El camino pasaba por Alhama de Granada, situándose las demás localidades con arrieros al sur. En dicha ciudad, había 58 arrieros que trajinaban con 143 bestias. Se les regularon 2 reales al día. Es destacable el elevado número de caballerías con que trajinan algunos, así como la diversidad de utilidades, desde los 160 reales a los 20.100, que se le consideraron a Juan de Rueda Miranda por el transporte con 9 mulos y 10 jumentos. En el Estado de la Letra F el producto arriero es de 83.632 reales anuales (40,5% del total). Asimismo, también es destacable que en el resumen que aparece al final del Libro de lo Real para el ramo industrial dice que hay «treinta Harrieros, setenta y nueve mil novecientos treinta y seis» y en el ramo personal otros «treinta Harrieros, veinte y un mil novecientos sesenta reales»⁵¹⁸.

En cuanto a Arenas de Alhama, sus 20 arrieros transportaban con borricos (entre 1-3), a excepción de José Jiménez mayor que tenía 1 borrico, 1 caballo y 1 mula ciega, y Manuel Moreno, con 2 caballos. Aclara en esta localidad que se les regula una utilidad por su tráfico e industria sin incluir el trabajo personal, que oscilará entre los 200 y los 1.100 reales que se reguló a Julio Quiñones por su tráfico con 4 borricos, sumando en las Respuestas Generales 9.400 reales y en el Estado Local de la letra F 10.950, el 61,4% del industrial de la localidad, con una media de 576 reales por arriero⁵¹⁹.

Játar contaba con 4 arrieros que podrán ganar entre 200 y 800 reales al año por su tráfico con 6 jumentos y 1 mula, sumando 1.600 reales anuales (43,7% total). En Jayena 34 arrieros traficaban con 33 borricos y un mulo (del que aclaran que era muy inferior). Se les reguló por razón de industrial, al que habría que sumar 2 reales diarios por el trabajo

⁵¹⁸ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Alhama de Granada, L 276, ff. 30r-34v.

AHPGr, CE, RG Alhama de Granada, L 993, s/f.

AHPGr, CE, RG Alhama de Granada, L 992, ff. 586r-v.

⁵¹⁹ AHPGr, CE, RG Arenas de Vélez, L 1027, ff. 34v-35.

personal. A Juan de Chaves, por su transporte con 2 borricos, le regularon 440 reales por ser corto el tráfico. En total sumaba 6.620 reales de vellón anuales⁵²⁰.

Como podemos comprobar, tanto los perfiles arrieros como las utilidades son similares en toda la comarca alhameña, a excepción de los mencionados de Alhama de Granada. Para recorrer las seis leguas que separaban la ciudad de Alhama con la de Granada, tendrían que atravesar el Partido de General de Zafayona, que no registra arrieros en ninguna de sus 19 localidades, siendo muchas de ellas cortijos.

Ya en el Partido de Granada, podemos observar que es uno de los más numerosos en transportistas, siendo el epicentro de las comunicaciones de la parte oriental del Sur Peninsular, lo que hace que el tráfico de todo tipo de mercancías y gentes sea mayor. Sin embargo, tan sólo supone el 1,32% de su vecindario, pese a que las necesidades de abastecimiento de la ciudad de Granada y su Vega, tanto de alimentos, como de ropas, leña o utensilios, serían muy elevadas, a lo que se suma el transporte de carbón en lugares como Quéntar, por lo que tenemos que considerar que las cabañas y carreterías de esta y otras localidades, asumirían parte de los portes.

En torno a la ciudad confluían los caminos por lo que es llamativo que no haya una gran arriería, ocupando tan sólo, como hemos mencionado, al 1,32% del vecindario. De igual forma, de las 42 localidades que la componían, tan sólo en 6 se registran arrieros (14,3%). Granada contaba con 224 arrieros⁵²¹, ¿Podrían los arrieros de Granada asumir las necesidades de la ciudad? ¿Asistimos a la sub-representación de la arriería en esta Entidad? ¿Estos arrieros formarían verdaderas empresas del transporte con un número elevado de bestias? ¿Las cabañas y carreterías de Granada complementarían el caudal de transporte de mercancías o serían las comarcas arrieras, como el Valle de Lecrín o la Axarquía, quienes acudirían al abasto de esta ciudad?

⁵²⁰ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Játar, L 291, ff. 590r-591r.

⁵²¹ En estos momentos se está realizando un artículo sobre la arriería en la ciudad de Granada, cuyos resultados no han podido ser incluidos en esta Tesis.

Tabla 4.9. La arriería en Granada (s. XVIII)

Entidad Principal	Localidades en las que se registran transportistas con bestias (número)	Total	Número de vecinos Secular Vecindario (1759)	Porcentaje de transportistas con bestias
Granada	Albolote (8) Alfacar (1) Alhendín (1) Gabia la Grande (24) Granada (224*) Quéntar (13)	271	20.460	1,32%

Fuente: AGS, DGR 1ª Remesa, CE, Respuestas Generales de las 42 localidades de la Entidad Principal de Granada. Elaboración Propia.

Veamos con detenimiento la cornisa norte de la ciudad. En Albolote el resumen del Libro de lo Real detalla que

Hay tres Harrieros que los son José González que trafica con once bestias menores y dos mayores al que se le regulan por cada una dos reales diarios que componen veintiséis reales, el otro se llama Juan Rodríguez Vicente que trafica con diez bestias menores y una mayor que al propio respecto se le regulan veinte y dos reales, y el otro se llama Salvador de Robles y trafica con ocho bestias menores y dos mayores y por esta razón se le regula al propio respecto veinte reales⁵²².

Hemos referido en varias ocasiones la importancia de la leña para las industrias y los hogares. En el caso de Albolote, bajo la categoría de «leñadores» se registran cinco personas a los que se regula 1 real y medio reales por cada bestia con la que trafican leña hacia los hornos de Granada. Son Juan de la Peña con cuatro jumentos, Antonio González y Mateo de Lara con cuatro bestias menores, Francisco Muñoz Castellanos con 2 bestias

⁵²² AHPGr, CE, RP Albolote, L 956, ff.638r-v.

menores y José Pérez Santisteban con 5 bestias menores⁵²³. Atendiendo a la villa de Alfacar tan sólo había 1 arriero, Diego Ruiz Duque, al que le consideraron por su actividad 1.100 reales al año⁵²⁴.

En cuanto a las poblaciones de la vega situada al sur de la ciudad, Alhendín tiene 1 arriero, Antonio del Castillo, que trafica con 5 bestias menores y 1 mayor, que una vez mantenida la recua le dejarán de utilidad 100 ducados. En el Estado Local de la Letra F el producto asciende a 1.800 reales al año, un 4,6% del industrial de la localidad. Como se puede comprobar, la arriería en estos municipios deja de significar el mayor porcentaje de su industrial, todo ello influido por los flujos económicos de la propia ciudad⁵²⁵.

Seguimos con Gabia la Grande donde hay, según las Respuestas Generales 23 «arrieros trajinantes»⁵²⁶ y, según el Libro de lo Real, 26,

Cuyas bestias se expresan en sus respectivas relaciones, los que responden quienes regulan que cada año tendrá cada uno a corta diferencia la ganancia de dos reales de vellón diarios por cada bestia de las que tengan mayor con menor de cuya cantidad deberá pagar manutención, mozos los cuales dichos particulares son los únicos de que pueden tratar mediante a no haber en este pueblo tendero de paños, ropas, de oro, plata y seda, lienzos, otras mercaderías, ni médicos a causa de que cuando estos se necesitan se llaman y traen de la ciudad de Granada por su inmediatez⁵²⁷.

Finalmente, en Quéntar contamos con 13 arrieros del carbón que trajinan con ganado asnal, que podrán ganar 13.100 reales de vellón anuales, según el Estado Local de la Letra F (53,5% del total). A tres de ellos que trajinan con 3 bestias asnales les regularán

⁵²³ AHPGr, CE, RP Albolote, L 956, ff.638v-639r.

⁵²⁴ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Alfacar, L 277, f. 708v.

⁵²⁵ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Alhendín, L 275, f. 542v.

AHPGr, CE, RG Alhendín, L 1000, ff. 89v-90r.

⁵²⁶ AHPGr, CE, RG Gabia la Grande, L 1242, ff.14v-15r.

⁵²⁷ AHPGr, CE, RP Gabia la Grande, L 1240, s/f.

1.100 reales a cada uno y a los diez restantes, que lo hacen con 2 bestias asnales, 700 reales⁵²⁸.

Los perfiles arrieros de los municipios que conformaban el Partido de Granada (a excepción de la capital) no distan de los ya expuestos en los territorios anteriores. Tampoco la utilidad regulada o el número de bestias, si excluimos la localidad de Albolote, donde claramente es superior, trajinando cada arriero con más de 10 bestias.

4.3. El camino de Granada a Sevilla: Loja y Las Villas

El camino de Granada a Sevilla, también llamado de Andalucía, conectaba Granada y su vega con Sevilla a través de Loja, en un itinerario de cinco jornadas y media⁵²⁹. Una senda que fue intervenida para su mejora por la Junta de Caminos de Granada. Jurado Sánchez señala la importancia de las obras realizadas en esta ruta por mano de dicha Junta a finales del XVIII. Puentes como los de la Legua, del Tercio y del Cerro en Santa Fe, zanjas para los desagües, ampliación de la calzada entre Santa Fe y Láchar (5 km) y entre el río Cacán y Loja (11 km), un puente de tres ojos en los llanos de Zafayona y otro más sobre el Genil, en Loja⁵³⁰. Madrazo añade las mejoras de la construcción de dos alcantarillas en Villanueva de Mesía y Huétor Tájar, y el coste del citado puente de Loja, que se financiará con 574.000 reales de recursos municipales. Intervenciones, todas ellas, que denotan la importancia que este camino va adquiriendo al final de la centuria, aunque viajeros, como Cruz y Bahamonde, calificaran el camino de «montuoso, peligroso, incómodo, malo, pésimo, confundido con la naturaleza, con puentes no utilizables»⁵³¹.

⁵²⁸ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Quéntar, L 299, ff. 698r-v.

AHPGr, CE, RG Quéntar y Dúdar, L 1526, ff. 100v-101r.

⁵²⁹ Uriol Salcedo, *Historia de los Caminos de España*, 209.

⁵³⁰ Jurado Sánchez, *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*, 81.

⁵³¹ Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750.1850, vol. 1. La Red Viaria*, 304-305.

Otros caminos darán acceso a Jaén y Córdoba por las tierras de Las Villas y el norte de Loja. Aunque los itinerarios de caminos tan sólo señalen los caminos de ruedas hacia el norte y Sevilla, estas comarcas (no exentas de vacíos) sí contaban con una red de comunicaciones interiores, como se puede observar en el mapa, 3 en Loja y 4 en la amplia extensión de Las Villas⁵³². Santos Madrazo subraya el gran interés de las autoridades en las obras de estos caminos que conectaban con Madrid, desde las intervenciones en la salida de Granada al alcantarillado, jalonamiento y firme de la cuesta de Valillas, en las jurisdicciones de Moclín e Íllora. También se realizarán mejoras en la circulación comarcal con Alcaudete, Martos, Priego, Colomera, Moclín, Íllora y Montefrío⁵³³.

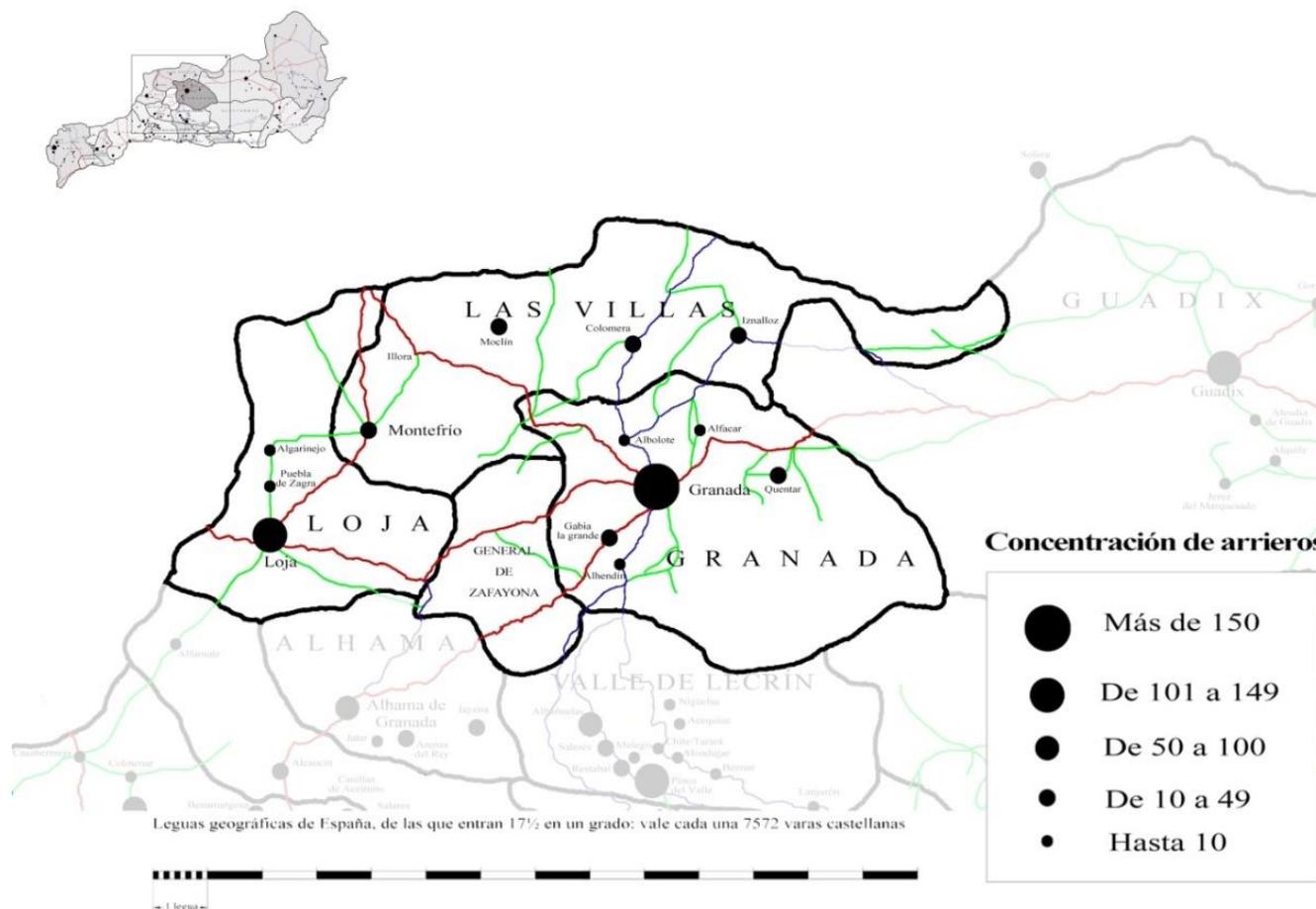
El territorio de las villas también se conoce como las Siete Villas por Montefrío, Íllora, Moclín, Colomera, Iznalloz, Montejícar y Guadahortuna. Su obligación era abastecer de grano a Granada, llegando a considerarse el granero de la ciudad⁵³⁴.

⁵³² Jurado Sánchez, *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*, 28.

⁵³³ Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850, vol. 1. La Red Viaria*, 306-307.

⁵³⁴ Juan Andrés Luna Díaz, "Repoblación y gran propiedad en la región de los Montes de Granada durante el siglo XVI. El Cortijo", *Chronica Nova*, nº 17 (1989): 171-204.

Mapa 4.4. Caminos y Arrieros en el camino de Andalucía y las rutas hacia el reino de Jaén (XVIII)



Fuente: AGS, DGR 1ª Remesa, CE, Respuestas Generales. Mapa de Tomás López. Elaboración Propia.

La baja densidad caminera y las grandes dificultades para la mejora de los caminos determinaron que en pocas localidades se registraran arrieros, circunscribiéndose a los polos económicos de Loja y Montefrío y a la red de caminos que comunican estas ciudades (Algarinejo y Puebla de Zagra), Granada con Jaén (Moclín, Colomera) y con el camino hacia Guadix (Iznalloz). Contabilizamos 128 arrieros en la Entidad de Loja, un 3,52% de su vecindario, y 58 en Las Villas, el 1,58% de su vecindario.

Tabla 4.10. La arriería en Loja (s. XVIII)

Entidad Principal	Localidades en las que se registran transportistas con bestias (número)	Total	Número de vecinos Secular Vecindario (1759)	Porcentaje de transportistas con bestias
Loja	Algarinejo (1) Loja (125) Puebla de Zagra (2)	128	3.920	3,52%

Fuente: AGS, DGR 1ª Remesa, CE, Respuestas Generales de las seis localidades de la Entidad Principal de Loja. Elaboración Propia.

En el camino de ruedas de Granada a Loja por General de Zafayona no se registran transportistas con bestias hasta llegar a Loja, donde habría 125 arrieros, de los que 106 transportaban con recuas de 5 bestias a 80 ducados cada uno, 1 con 7 bestias, a 100 ducados, y 19 con una bestia, a 50 ducados. En total, el Estado de la Letra F calcula 16.280 reales anuales por el industrial arriero (5,3% del total)⁵³⁵.

Desde Loja a Montefrío parte un camino de ruedas y otro de herradura por Puebla de Zagra, donde hay dos arrieros a los que se regula 330 reales anuales; y Algarinejo, donde

⁵³⁵AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Loja, L 294, ff. 58v-59r.

AHPGr, CE, RG Loja, L 1364, ff. 125v-126r.

Gabriel Jiménez transporta con ocho caballerías por las que puede ganar 770 reales al año, el 3,6% del industrial de la localidad⁵³⁶.

Tabla 04.11. La arriería en Las Villas (s. XVIII)

Entidad Principal	Localidades en las que se registran transportistas con bestias (número)	Total	Número de vecinos Secular Vecindario (1759)	Porcentaje de transportistas con bestias
Las Villas	Colomera (26) Íllora (S/D) Iznalloz (5) Moclín (20) Montefrío (5) Solera (2)	58	4.097	1,42%

Fuente: AGS, DGR 1ª Remesa, CE, Respuestas Generales de las 23 localidades de la Entidad Principal de Loja. Elaboración Propia.

Una de las particularidades de Las Siete Villas es que tienen la obligación de abastecer a Granada durante todo el año, principalmente de cereal, lo que sin duda condiciona el transporte de grano y otros productos.

En las tierras de la Entidad Principal de Las Villas se registran 58 arrieros en 6 de sus 23 localidades. Suponen el 1,42% de su vecindario. Montefrío formaba un nudo de comunicaciones desde Loja hacia el camino de Córdoba y Madrid. Se registran 5 arrieros a los que se les regulan entre 200 y 480 reales, sumando 1.600 reales anuales⁵³⁷. Para Lorenzo

⁵³⁶ AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Algarinejo, L 275, f.498r.

AHPGr, CE, RG Algarinejo, ff. 64r-65v.

⁵³⁷ AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Montefrío, L 293, ff. 465v-467r. Véase también Rafael G. Peinado Santaella (Introducción), *Montefrío 1972. Según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada* (Madrid: Tabapress, 1997).

Luis Fernández de Cañete, el transporte en Montefrío es muy importante a tenor de la extensión del territorio, pues debían acarrear numerosas mercancías, especialmente de la producción agraria⁵³⁸.

Otra de las vías principales que se dirigen a Jaén y, de ahí, al camino de Andalucía, que conectaba con Madrid, es el itinerario del camino de ruedas hacia Córdoba, pasando por Alcalá la Real, que era el más concurrido por su seguridad y estado, además de que contaba con servicios de hospedaje en Atarfe, Pinos Puente, Puerto Lope e Íllora, desde donde partían los viajeros a Alcalá la Real cruzando la frontera del Reino⁵³⁹. En Íllora no se registran arrieros, pero sí señala que «si hubiese alguno que tenga alguna bestia menor o mayor son jornaleros que el día que no andan al jornal y si con dicha bestia ganarán lo mismo que pudieran granjear en dicho jornal». De hecho, el Estado Local de la Letra F no los registró⁵⁴⁰.

En Moclín encontramos una veintena de arrieros que transportan de la siguiente forma: 3 con un borrico cada uno, a los que se les regula por cabeza 600 reales al año; 6 con 3 borricos cada uno, a los que se les regula 650 reales; 3 con 4 borricos, 700 reales; 3 con 5 bestias, 750 reales; 3 con 6 borricos, 850 reales y, finalmente, 2 con 7 bestias, 900 reales. Suman 10.890 reales de vellón al año por su transporte⁵⁴¹.

Por su parte, Colomera también se encuentra situada en un nudo de comunicaciones. Cuenta con 26 arrieros del carbón que trajinan con bestias menores y otros con mayores y menores. Por cada cabeza menor que emplean en la arriería les

⁵³⁸ Lorenzo Luis Fernández de Cañete, *La formación de una sociedad del Antiguo Régimen en el Reino de Granada. El caso de Montefrío*, Tesis doctoral inédita (Granada: Universidad, 2017), 51.

⁵³⁹ Raúl Ruiz Álvarez, “Ventas, mesones y posadas en el reino de Granada, s. XVIII”, *Chronica Nova*, nº.46 (2020), consultado el 1 de febrero de 2021: 325. <http://doi.org/10.30827/cnova.v0i46.13690>.

⁵⁴⁰ AGS, DGR 1ª Remesa, RG Íllora, L 292, ff. 189r-v.

AHPGr, CE, RG Íllora, L 1321, ff. 186r-187v.

⁵⁴¹ AGS, DGR 1ª Remesa, RG Moclín, L 293, f. 393v

regularon 400 reales y, por cada mayor, 600 reales⁵⁴². No obstante, el Libro de lo Real, en su resumen sólo cuenta a 19 arrieros que trafican con carbón, quedándoles a cada arriero la utilidad de 500 reales por cada cabeza⁵⁴³. En definitiva, sumarán 9.000 reales, el 10,4% del industrial del municipio⁵⁴⁴.

Las Respuestas Generales de Iznalloz nos informan de que cuenta con 4 ó 5 arrieros, a los que se les regula 220 reales por bestia mayor y 110 reales por la menor⁵⁴⁵. Por otra parte, el libro de lo Real nos aclara que son cuatro los arrieros y que en el producto regulado a las bestias se incluye el trabajo del transportista⁵⁴⁶. Su producto suma 3.520 reales de vellón, el 19,75% del industrial de la localidad⁵⁴⁷. Finalmente, en Solera (ya en la actual provincia de Jaén) habrá 2 arrieros, a los que se les regula 1.110 reales por cabeza⁵⁴⁸.

Los perfiles de estos arrieros no distan mucho de los analizados en las otras comarcas, siendo seculares con utilidades muy similares. Destaca la especialización del servicio en Colomera al especificar que son arrieros del carbón.

4.4. Los caminos de Granada a la Costa y las Alpujarras

El territorio que suman las tierras del Valle de Lecrín, Órgiva, Torvizcón y Las Alpujarras está marcado por la orografía de la cara sur de un macizo montañoso, inmediato al mar Mediterráneo, que cuenta con numerosos valles, montañas, ríos y barrancos. Esta

⁵⁴² AGS, DGR 1ª Remesa, RG Colomera, L 282, ff. 135v-136r.

⁵⁴³ AHPGr, CE, RP Colomera y Montillana, L 1164, ff. 465r-v.

⁵⁴⁴ AHPGr, CE, RG Colomera y Montillana, L 1165, ff. 53v.

⁵⁴⁵ AGS, DGR 1ª Remesa, RG Iznalloz, L 292, ff. 39v-40r.

⁵⁴⁶ AHPGr, CE, RP Iznalloz, L 1329, f. 664v.

⁵⁴⁷ AHPGr, CE, RG Iznalloz, L 1328, ff. 78v-29r.

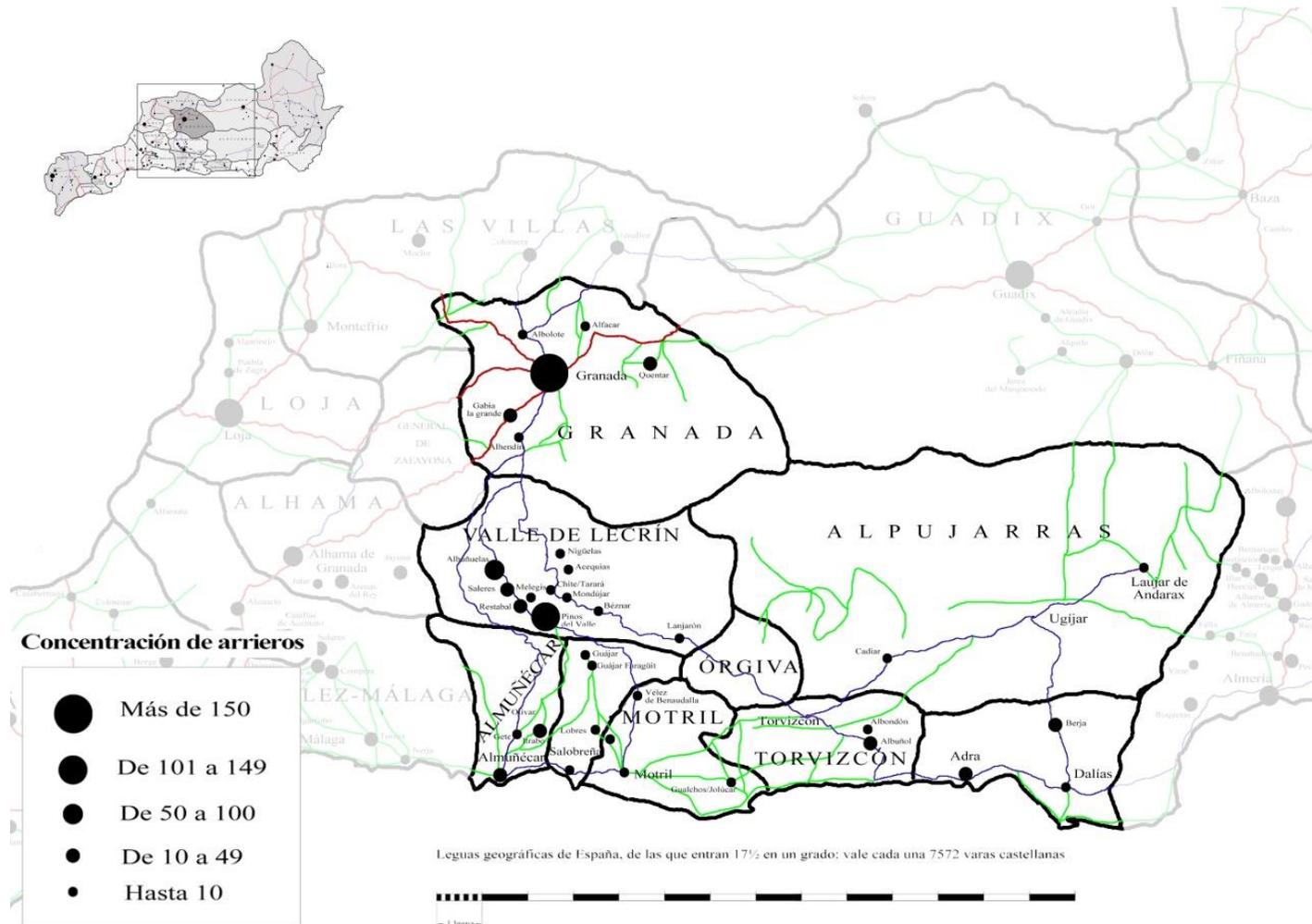
⁵⁴⁸ AGS, DGR 1ª Remesa, RG Solera, f. 326r.

particular orografía condicionó, por un lado, el vacío de caminos que puede observarse en parte de Las Alpujarras y, por otro, la concentración del ir y venir de gentes y mercancías en el camino natural de la Costa de Granada a Granada por el Valle de Lecrín. Los mapas de Pedro Pontón (1705) y Tomás López (1767) dan buena cuenta de este vacío, aunque haya otros que presenten algunos caminos de herradura, como los de José Matías Escribano (1760) o Escribano y Razola (1760-1788)⁵⁴⁹. La red era claramente deficitaria, a lo que no ayudaban los enfrentamientos entre los municipios. Las mejoras se concentraron en los trayectos más cercanos a la ciudad de Granada, en concreto en tramos de Alhendín, Padul, Cónchar o Restábal. Pese a ello, estos vacíos no significan que no se transporte y exista una circulación de gentes, rebaños o transportistas no profesionales desde antiguo⁵⁵⁰.

⁵⁴⁹ Jurado Sánchez, *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII 1750-1808*, 38-50. Véase también, Raúl Ruiz Álvarez, «Ventas y mesones en los caminos del Valle de Lecrín y La Alpujarra (s. XVIII)», *Tiempos Modernos*, vol. 10, nº 41 (2020): 120-153.

⁵⁵⁰ Blas Ramos Rodríguez, "Los "trajineros" de la sierra: movilidad y rutas ganaderas nazaríes entre Sierra Nevada y La Contraviesa", en *Gentes que vienen y van. Estudios en torno a las migraciones: ayer, hoy, mañana*, ed. Raúl Ruiz Álvarez y Elisa Moral Montero (Granada: Universidad de Granada, 2020), 43-64.

Mapa 4.5 Arrieros en la senda Granada a la Costa y Las Alpujarras (s. XVIII)



Fuente: AGS, DGR 1ª Remesa, CE, Respuestas Generales. Mapa de Tomás López. Elaboración Propia

Tres caminos principales, todos de herradura, surcaban el Valle de Lecrín: el camino a Almuñécar, el camino a Motril y el camino a Ugíjar. Contaban con un tramo común entre la ciudad de Granada y el Suspiro del Moro, donde se bifurcaba hacia Almuñécar y, antes de llegar a Padul, volvía a bifurcarse con dirección a Motril, por la parte más occidental del Valle de Lecrín, y a Ugíjar, por la Occidental.

Tabla 4.12. La arriería en los caminos de Granada a la Costa y a Las Alpujarras por el Valle de Lecrín (s. XVIII)

Entidad Principal	Localidades en las que se registran transportistas con bestias (número)	Total	Número de vecinos Secular Vecindario (1759)	Porcentaje de transportistas con bestias
Valle de Lecrín	Acequias (1) Albuñuelas (50) Béznar (7), Chite / Talará (4) Lanjarón (7) Melegís (2) Mondújar (1) Nigüelas (4) Pinos del Valle (100) Restábal (34) Saleres (32)	242	2.758	8,77%
Almuñécar	Almuñécar (12) Ítrabo (19) Jete (4) Otívar (S/D)	35	1.093	3,2%
Salobreña	Guájar Alto (4) Guájar Faragüit (7) Lobres (1) Salobreña (2)	14	1.013	1,38%
Motril	Gualchos / Jolúcar (9) Motril (7) Vélez de Benaudalla (6)	22	2.465	0,89%
Las Alpujarras	Adra (11) Berja (21) Cádiar (2) Dalías (S/D) Laujar de Andarax (4)	38	11.688	0,33%

Fuente: AGS, DGR 1ª Remesa, CE, Respuestas Generales de las localidades de las Entidades Principales del Valle de Lecrín, Almuñécar, Salobreña, Motril y Las Alpujarras.
Elaboración Propia.

El Valle de Lecrín es la comarca arriera por excelencia del reino de Granada. Once de sus 18 localidades registran arrieros con un importante porcentaje de vecinos dedicados a esta actividad, como en Restábal (22,22%), Saleres (27,12%) y Albuñuelas (17,24%). Pero si hay un pueblo arriero por excelencia será Pinos del Valle, donde el 38% de los cabezas de casa son arrieros. Margarita M Birriel lo justifica aludiendo a la estructura agraria de Pinos del Valle y del propio Valle de Lecrín⁵⁵¹, que posibilitaron liberar una parte de mano de obra y animales para su dedicación arriera. A ello debemos añadir, sobre todo, la importancia del camino como apertura natural para la circulación de mercancías, abriendo paso desde la ciudad de Granada a una gran extensión territorial entre la Costa, Las Alpujarras y la propia ciudad de Granada.

El camino de Granada a Motril surcaba los Partidos del Valle de Lecrín, Salobreña y Motril. De los tres caminos a su paso por el Valle de Lecrín, el que concentra una mayor parte de la actividad del transporte es el camino de Granada a Motril (68,6% de los arrieros). En Saleres había 32 arrieros, traficando seis de ellos con recuas y los restantes con entre 1 y 4 bestias cada uno. 6.000 reales se les reguló por los portes a cada recua con que transportaban: 2 de ellos trafican con dos recuas cada uno (12.000 reales), otros 2 con recua y media (9.000 reales). A los dos que transportaban con una sola recua se les reguló 5.500 reales. Además, 3 arrieros transportaban con 4 bestias (3.500 reales); otros 3 con 3 bestias (2.200 reales); 15 con 2 bestias (1.500 reales) y 5 con una bestia (750 reales), sumando todos ellos 96.350 reales, cifra muy elevada para una localidad tan pequeña⁵⁵².

Los pueblos vecinos (Restábal y Melegís) registran 34 y 2 arrieros, respectivamente. En Restábal hay 4 arrieros con recua entera de 6 u 8 cabezas, a los que también se les regula 6.000 reales, 6 con media recua, 3.000 reales, 15 con dos cabalgaduras, 1.500 reales y 9 con

⁵⁵¹ Margarita M. Birriel Salcedo, "Caminos, Intercambios y Arrieros", en *El Pinar en el Catastro de Ensenada*, eds. Margarita M. Birriel Salcedo, María José Ortega Chinchilla, y Marta Marín Sánchez, (en prensa).

⁵⁵² AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Saleres, L 301, ff. 431r-433r.

solo 1 cabalgadura, 750 reales al año⁵⁵³. Suman 71.250 reales de vellón, que una vez calculado para la Letra F, desciende a 40.500 reales (78,1% del industrial)⁵⁵⁴. El camino dejaría al este la localidad de Melegís, en la que hay 2 arrieros, que podrán ganar 1.100 reales al año cada uno⁵⁵⁵, para tomar desde Restábal dirección a Pinos del Valle, donde sus 100 arrieros transportan con recuas compuestas por diferentes números de cabezas, con 2 ó 3 bestias y otros con una cabeza mayor (mular) o menor (asnal), por las que se le pueden regular 330 y 165 reales respectivamente, bajados los costes⁵⁵⁶. Aunque el número de arrieros es elevado, la utilidad será menor a las localidades de Restábal y Saleres, con 34.980 reales de vellón anuales, el 81,9% del industrial del lugar.

Entrando en la jurisdicción de Motril, en Vélez de Benaudalla contamos 6 arrieros⁵⁵⁷, a los que se calcula de utilidad 7.500 reales (5,5% del industrial)⁵⁵⁸; en Motril tan sólo hay 7 arrieros con algunas bestias, que trajinan en el camino con cargas de azúcar⁵⁵⁹, pues Motril es, junto con Almuñécar, uno de los centros de cultivo y manufactura de azúcar, registrando una superficie cultivada de 12.368 marjales con cuatro molinos: dos ingenios reales y dos trapiches⁵⁶⁰. Sin embargo, con estos siete arrieros sería imposible la producción de azúcar durante la centuria, por lo que los ingenios contarían con sus propias caballerías o establecerían contratos con las cabañas. Asimismo, quienes cultivaban la caña, tanto labradores como jornaleros, tendrían que poner sus bestias al servicio del transporte. Además, aunque Motril no es un gran puerto, de hecho, tan sólo

⁵⁵³ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Restábal, L 300, ff. 431r-v.

⁵⁵⁴ AHPGr, CE, RG Restábal, L 1530, s/f.

⁵⁵⁵ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Melegís, L 293, f. 660r.

⁵⁵⁶ AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Pinos del Valle, L 298, ff. 441v-442r.

⁵⁵⁷ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Vélez Benaudalla, L 303, f. 423v.

⁵⁵⁸ AHPGr, CE, RG Vélez Benaudalla, L 1602, f. 52v.

⁵⁵⁹ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Motril, L 293, ff. 213v-r.

⁵⁶⁰ Margarita M. Birriel Salcedo, "La producción azucarera de la Andalucía Mediterránea, 1500-1750", 126-131.

posee un varadero en Calahonda, su posición costera hace propicia la llegada y salida de mercancías para circular hacia el interior del Reino. Por el contrario, las utilidades nos indican que estos siete arrieros no transportaban con un gran número de bestias, regulándoseles entre 1.100 y 3.300 reales, sumando 11.200 reales de vellón. En cuanto a los perfiles de esta ciudad costera, aparece la viuda del arriero José Moreno, Doña María Mellado, a la que le regulan 2.200 reales por la arriería, la que seguramente realizaría uno de sus vástagos. Finalmente, en el camino litoral entre Motril y Almería, encontramos Gualchos/Jolúcar con 9 arrieros de una caballería menor, que se ejercitan también en las labores de sus haciendas, regulándoles 250 reales anuales⁵⁶¹.

Conectada con Motril y con la influencia socioeconómica de este camino están las tierras de Salobreña, donde se contabilizan 14 arrieros en cuatro localidades (1,28% del vecindario). En la costa, Salobreña cuenta con 2 arrieros, que sabemos que trafican hacia Granada: Salvador Franco, al que le calculan 1.100 reales de utilidad, y Cristóbal Delgado, 600 reales⁵⁶². Y Lobres, con 1 arriero, al que tan sólo se le regulan 3 reales al día por la costosa manutención del ganado que hay en este lugar, debido a la cortedad de las cosechas⁵⁶³. En la montaña, limitando con Pinos del Valle, encontramos Guájar Alto con cuatro arrieros: José de Arnedo que trafica con 3 jumentos, tan sólo se le regula 1.100 reales por el poco caudal y tráfico que tiene; Bartolomé Rodríguez, con 1 jumento, 360 reales; Cecilio López, con 2, 732 reales y Diego Hernández con 1 mulo, 500 reales. Suman todos 2.692 reales de vellón⁵⁶⁴. Finalmente, en Guájar Faragüit hay siete arrieros que trafican en el camino con bestias menores y alguna mayor, a los que se suman otros vecinos

⁵⁶¹ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Gualchos Jolúcar, L 289, ff. 369r-v.

⁵⁶² AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Salobreña, L300, ff. 390v-391r.

⁵⁶³ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Lobres, L 294, f. 863r.

⁵⁶⁴ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Guájar Alto, L 289, ff. 424r-v.

encargados de portear carguillas a los lugares inmediatos con jumentos, considerándoles la utilidad de jornaleros⁵⁶⁵.

Como hemos señalado, desde el Suspiro del Moro se bifurcaba el camino, con un itinerario hacia Almuñécar, que bordea la villa de Albuñuelas, donde las Respuestas Generales nos informan de 50 arrieros con una bestia mular, a los que se les regula por cabeza 330 reales al año, una vez se ha sacado el costo de su bestia y el uso en los viajes⁵⁶⁶. Por esta ruta, tenemos constancia que se abastecería de pescado fresco mediante la arriería a la ciudad de Granada, gracias a un conflicto con la Venta de la Marina de Albuñuelas⁵⁶⁷.

En la Entidad Principal de Almuñécar se registraron a 35 arrieros, localizados en cuatro de sus municipios. Suponen el 3,2% del vecindario. En Almuñécar se ejercitaban en este oficio doce vecinos con distintos números de ganados, a los que se les regula entre 560 reales y 1.200 reales, sumando 7,890 reales, con una media de 657 reales por arriero⁵⁶⁸. Además de los arrieros del pescado, tenemos que señalar la importancia del transporte para el funcionamiento de los ingenios de azúcar ubicados en la costa oriental del reino de Granada, no sólo para trasladar la caña de azúcar y la leña a la industria, sino para distribuir el producto azucarero. Margarita M. Birriel Salcedo apunta que el valle del río Verde y, especialmente, Almuñécar era muy conocida por la producción de azúcar, con dos ingenios de azúcar en 1753 y 1.369 marjales de vega cultivados de cañas⁵⁶⁹. También lo eran las tierras que unían esta villa costera con el propio Valle de Lecrín, como Jete, donde se registra un ingenio trapiche a las orillas del río Verde llamado de Santa María. Tan sólo se contabilizan cuatro arrieros con un par de jumentos cada uno, por lo que se regulará 750

⁵⁶⁵ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Guájjar Faragüit, L 288, ff. 395r-396v.

⁵⁶⁶ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Albuñuelas, L 276, f. 654r.

⁵⁶⁷ AMGr, C 01862.0091, *Memorial de los arrieros del pescado de Almuñécar quejándose del abuso en los precios y el mal trato que reciben por parte de Francisco Corral, dueño de venta Marina, término de Albuñuelas (1790)*.

⁵⁶⁸ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Almuñécar, L 275, ff. 53r-54r.

⁵⁶⁹ Margarita M. Birriel Salcedo, "La producción azucarera de la Andalucía Mediterránea, 1500-1750", 114-119.

reales anuales a cada uno⁵⁷⁰. En Ítrabo se regularon diversas utilidades a sus 19 arrieros, atendiendo tanto al número de su ganado como al avío para su tráfico. Así, el 52,6% se le reguló 550 reales; al 26,3%, 700; al 10,5%, 75 y a otro 5,2%, 1.000. Suman 12.200 reales de vellón anuales de industrial arriero⁵⁷¹. El Estado Local de la Letra F les reguló 11.650 reales de vellón (45,9% del industrial)⁵⁷².

Finalmente, en Otívar no hemos determinado su número, pues la respuesta a la trigésimo segunda pregunta específica que, aunque no hay arriero que trajine con recua, «algún vecino que mantiene un jumento con el que portea o conduce algunas cargas de uvas, escobas, pasa, y otros géneros, los que por ser propiamente jornaleros se reservan para su clase»⁵⁷³.

En el camino a Las Alpujarras, que partía antes de llegar a Padul, la presencia de arrieros por las tierras del Valle de Lecrín podemos decir que es testimonial, si la comparamos con los lugares del camino a Motril. Así, se registran 22 arrieros: 4 en Nigüelas, 4 en Chite /Talará, 7 en Béznar y 7 en Lanjarón. Nigüelas quedaba al margen del camino, aunque en su término había una venta situada en el mismo. Sus 4 arrieros podrían ganar por los portes con su ganado 50 pesos, a los que tendrían que descontar la comida y mantenimiento de las bestias⁵⁷⁴. En Chite/Talará otros 4 arrieros, a los que se reguló por bestia 550 reales⁵⁷⁵. En Béznar hay 7 arrieros solamente durante la mitad del año, a los que se considera 4 reales por día⁵⁷⁶. Estamos seguros que se complementarían entre los 60

⁵⁷⁰ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Jete, L 289, ff. 533r-v.

⁵⁷¹ AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Ítrabo, L 292, ff. 424r-v.

⁵⁷² AHPGr, CE, RG Ítrabo, L 1352, s/f.

⁵⁷³ AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Otívar, L 297, f. 587r.

⁵⁷⁴ AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Nigüelas, L 294, ff. 177v-178r.

⁵⁷⁵ AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Chite-Talará, L 282, f. 424v.

⁵⁷⁶ AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Béznar, L 278, ff. 530r-v.

jornaleros que trabajan al año durante siete meses con la siguiente regulación⁵⁷⁷: los dos meses de verano podrán ganar 5 reales al día, dos meses a 3 reales diarios, otros dos meses a 2 reales diarios y un mes a 1,5 reales al día.

Por tanto, en esta localidad sería el complemento ideal entre labradores y jornaleros.

El último lugar del Valle de Lecrín, antes continuar el camino por el señorío de Órgiva, era Lanjarón, donde a sus 7 arrieros les regularon 750 reales por cada una de las bestias con las que realizaban la actividad, sin descontar el costo de su manutención⁵⁷⁸. El camino, pasando por la venta de Lanjarón, se dirigía hacia Órgiva para cruzar el río Guadalfeo con dirección a la venta de Torvizcón, que, como ya vimos, pertenece al término de Almegíjar-Notáez. El núcleo urbano de Torvizcón quedaría en el margen derecho del camino, por lo que de él nos ocuparemos a continuación. Sigue el camino hacia Cádiar, donde se registran tan sólo dos arrieros, a los que se les regula 200 reales por cabeza⁵⁷⁹. Desde Cádiar continuaría el camino hacia Ugíjar. Aquí perdemos las pocas referencias a este camino de herradura, que continuaba hasta Alcolea y Laujar de Andarax, donde 4 arrieros portean paños que se sacan de esta villa para venderlos fuera⁵⁸⁰.

Al sur de Las Alpujarras se encontraba la Entidad principal de Torvizcón con 1 arriero en Albondón, José de Frías, que transporta con 1 bestia mular y, a razón de su trajino, le regulan 1.500 reales al año (18,8% del industrial)⁵⁸¹, y Albuñol, donde había 44 arrieros para conducir el pescado desde la playa a la ciudad de Granada. Cuatro eran perpetuos todo el año, José Sabio, Bernardo Ortega, Pedro Blanco y don Ramón Segado, alcaide de la Rábita, aunque de su transporte se encargaba un sirviente suyo. A quienes transportan con dos mulos se les calcula 700 reales y al que lo hace con uno, 350 reales. Además, habrá 40 arrieros más que se dedicaban a esta actividad cuando se desocupaban de

⁵⁷⁷ AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Béznar, L 278, f. 531r.

⁵⁷⁸ AGR, DGR 1ª Remesa, CE, RG Lanjarón, L 294, ff. 671v-672r.

⁵⁷⁹ AGR, DGR 1ª Remesa, CE, RG Cádiar, L 283, ff. 34r-v.

⁵⁸⁰ AGR, DGR 1ª Remesa, CE, RG Laujar de Andarax, L 294, f. 130v.

⁵⁸¹ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Albondón L 276, f. 587v. AHPGr, CE, RG Albondón, L 960, s/f.

las labores del campo, regulándoles 15 reales por cada viaje que hacen con bestia mayor y 10 reales por el que hacen con bestia menor⁵⁸². Suman de utilidad solamente 2.100 reales de vellón (5,3% del industrial)⁵⁸³.

Camino al campo de Dalías por el litoral encontramos la villa de Adra, con 10 arrieros, que trafican portes de azúcar y otros géneros, seguramente del ingenio del marqués de Caizedo⁵⁸⁴. Las utilidades reguladas son muy bajas, entre 100 y 600 reales, sumando 3.350 reales de vellón⁵⁸⁵. Nos detenemos para llamar la atención, una vez más, sobre la capacidad de la fuente de aportar nuevos datos y plantear nuevas cuestiones. Este ingenio lo explotaba en régimen de arrendamiento una poderosa labradora, jefa de hogar femenino, doña María Teresa Gnecco, que contaba con un importante número de trabajadores, registrados como tales en el Catastro. Entre ellos había 16 arrieros que las respuestas generales no registraron en dicha categoría, sino como empleados de este ingenio a los que pagarían a 6 arrieros que transportan la caña, 440 reales y a 10, que hacen lo propio con la leña, 480, sumando 7.440 reales de vellón⁵⁸⁶. Todos ellos lo harían con las bestias de doña María Teresa Gnecco, pues en el libro de lo Real tan sólo se les reguló como trabajadores del ingenio, y a Manuel de Bogas, como trabajador del ingenio en la temporada y jornalero el tiempo restante, por lo que podría ganar 240 reales más⁵⁸⁷.

⁵⁸² AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Albuñol, L 276, ff. 214v-215r.

⁵⁸³ AHPGr, CE, RG Albuñol, L 966, s/f.

⁵⁸⁴ Birriel Salcedo, "La producción azucarera de la Andalucía Mediterránea, 1500-1750", 132.

⁵⁸⁵ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Adra, L 276, ff. 142r-143r. AHPGr, CE, RG Adra, L 947, s/f.

⁵⁸⁶ AHPGr, CE, RG Adra, L 947, f. 123r-v.

⁵⁸⁷ AHPA, CE, RP Adra, L 43576 s/f.

Tabla 4.13. Transportistas empleados en el Ingenio de Adra (s. XVIII)

Arriero	Transporta	Utilidad por temporada en el ingenio
Diego Espín	Caña	440
Cristóbal de Ocaña	Caña	440
Manuel de Bogas	Caña	440
Sebastián Serrano	Caña	440
Esteban de Arroyo	Caña	440
De Arroyo	Caña	440
Antonio Figueredo	Leña	480
Gabriel de Osuna	Leña	480
Juan de Alcaraz	Leña	480
Pedro Sánchez	Leña	480
Juan Rubio	Leña	480
Antonio de Quero	Leña	480
Francisco Gutiérrez	Leña	480
Luis Martos	Leña	480
Salvador Barroso	Leña	480
Alonso Gómez	Leña	480
TOTAL: 16		7.440

Fuente: AHPGr, CE, RG Adra, L 947, f. 123r-v. Elaboración Propia.

El propio resumen del libro de lo Real distinguió entre los arrieros de la villa, contabilizando 11 vecinos, que se ocupan en la arriería del azúcar, por lo que se les reguló 13.300 reales⁵⁸⁸. También quedó registrada la pluriactividad de estos arrieros, muchos de ellos, además, soldados y labradores⁵⁸⁹.

En cuanto a Berja, contaba con 21 arrieros de entre 1 y 2 caballerizas menores y alguna mayor, que podrían ganar entre 200 y 1.100 reales, algunos transportando recovas⁵⁹⁰. Finalmente, Dalías, cuya respuesta a la trigésimo segunda pregunta del

⁵⁸⁸ AHPA, CE, RP Adra, L 43575, s/f.

⁵⁸⁹ AHPA, CE, RP Adra, L 43576, s/f.

⁵⁹⁰ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Berja, L 278, ff. 324r-326v. Véase también el artículo de Julián Pablo Díaz López sobre la economía y los hogares de Berja, a partir del Catastro de Ensenada. Julián Pablo Díaz López, "Población y economía en Berja a mediados del siglo XVIII", *Farua*, nº. 6 (2003): 91-118.

Interrogatorio informa de que en esta villa no había arrieros que traficaran con recuas, por no haberlas en la población⁵⁹¹. Sin embargo, la respuesta a la vigésimo primera menciona el transporte de algunas de mercancías, como las recovas, el lino, las bayetas, los lienzos, los paños o el vino. Por ejemplo, Cristóbal García maneja su trato en conducir su caballo con cargas de paño ordinario, bayetas y algunos lienzos que vende en la misma villa o en otras poblaciones cercanas; Andrés López, que trafica con su caballo temporalmente, por tener labor, y se ocupa de géneros como paños, lienzos, bayetas, cueros y otros; o, por ejemplo, Felipe Martín Fernández, que trafica con su caballo de recovero⁵⁹².

Finalizamos el recorrido por Las Alpujarras, territorio caracterizado por la baja densidad de arrieros, densidad que va descendiendo conforme más nos adentramos en sus duras condiciones orográficas. En otras zonas estas dificultades fueron más fáciles de sortear, aquí aún prevalecen, condicionando fuertemente la dedicación a una profesión tan ligada al camino. Que no los registrara el Catastro no quiere decir que no hubiese transportistas no profesionales. Estamos seguros de que existían en estas poblaciones.

Los perfiles de los arrieros de estas zonas muestran la dedicación compartida a la actividad arriera de labradores y jornaleros. Margarita M. Birriel Salcedo señala que, en la economía de subsistencia, la arriería comenzaría como una actividad complementaria al campo, que estaría marcada por el calendario agrícola, a lo que añadiríamos, tal y como venimos diciendo en páginas anteriores, no sólo a la compatibilidad del trabajo, sino a la propia naturaleza del transporte, que en su mayoría está ligado estrechamente al campo, al que también lo están muchas industrias de transformación del producto⁵⁹³. Si pensamos en los pequeños portes, la mayoría serían de granos o productos agrarios a los silos, molinos o ingenios, a los que también había que trasladar leña. De igual forma, los grandes portes

⁵⁹¹ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Dalías, L 286, f. 59v.

⁵⁹² AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Dalías, L 286, f. 52r-54r.

⁵⁹³ Margarita M. Birriel Salcedo, "Caminos, Intercambios y Arrieros".

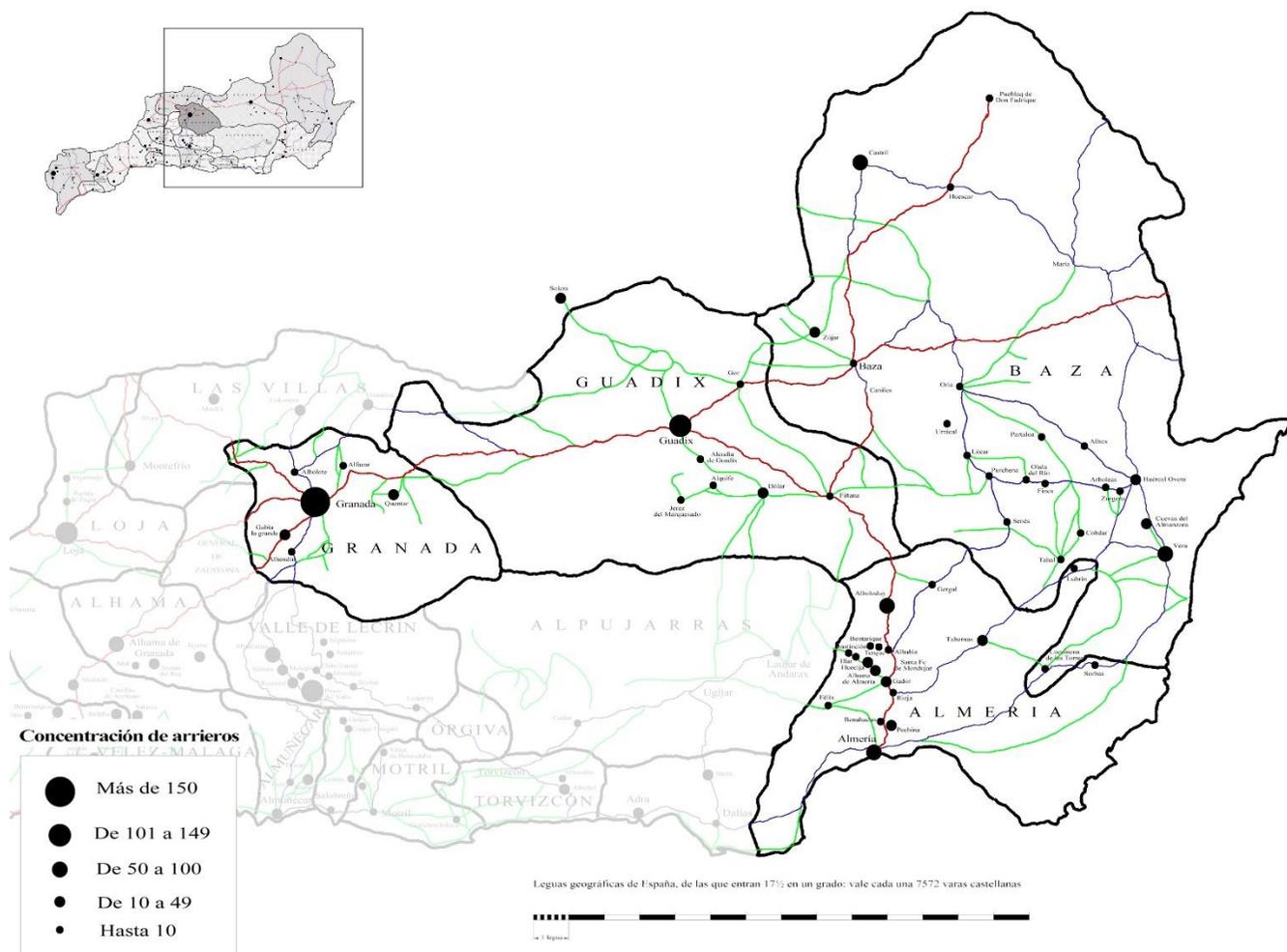
están estrechamente ligados a la actividad agraria, fundamental para el abastecimiento de las ciudades.

4.5. Las tierras Orientales del reino de Granada

La ciudad de Granada se abría a las tierras orientales a través del camino de ruedas del Levante y su ramal a Almería. La preocupación por la mejora de los caminos y las hospederías viene desde los albores de la modernidad, cuando los Reyes Católicos fomentan una política de construcción y mejora de caminos y hospederías. Carlos Garrido estudia esta época para el camino de Levante y su ramal a Almería, a su paso por las tierras de Guadix, apuntando la aparición de numerosas ventas en los caminos, como las de Graena, Guadix o Fuente del Álamo. Entre las obras, estarían la del carril entre Guadix y Almería, que, según Garrido, «se acabaron con celeridad y, además, se convirtieron en el modelo a seguir en el resto del reino»⁵⁹⁴.

⁵⁹⁴ Carlos Gabriel Garrido García, “Red viaria y fiscalidad mudéjar en el Reino de Granada”, *MEAH, sección Árabe-Islam*, nº 66 (2017): 57-76.

Mapa 4.6. Caminos y Arrieros en las tierras de Guadix, Baza y Almería (s. XVIII)



Fuente: AGS, DGR 1ª Remesa, CE, Respuestas Generales. Mapa de Tomás López. Elaboración Propia.

En el siglo XVIII el camino desde Granada hacia Levante y su ramal hacia Almería será el que configure una vasta extensión de tierra con múltiples veredas, que se dirigían a la agrocuidad de Guadix. Santos Madrazo apunta a la orografía como condicionante para el camino. Así, las hoyas de Granada, Guadix y Baza y los puertos de la Mora y el Molinillo enlazarían Granada con Levante, salvando por el sur el puerto de las Vertientes en dirección Murcia y el de Almaciles en su recorrido por Huéscar. Un camino que necesitó de constantes reparaciones y atención, tanto de los Ayuntamientos como de la Junta de Caminos de Granada, y que estaba salpicado de ventas y mesones para atender a viajeros y transportistas⁵⁹⁵.

La primera comarca que encontramos desde Granada es la de Guadix y su tierra, de la que nos ocuparemos pormenorizadamente.

Tabla 4.14. La arriería en Guadix (s. XVIII)

Entidad Principal	Localidades en las que se registran transportistas con bestias (número)	Total	Número de vecinos Secular Vecindario (1759)	Porcentaje de transportistas con bestias
Guadix	Alcudia de Guadix (2) Alquife (6) Dólar (15) Gor (1) Guadix (140) Jerez del Marquesado (1)	165	6.762	2,44%

Fuente: AGS, DGR 1ª Remesa, CE, Respuestas Generales de las 38 localidades de la Entidad Principal de Guadix. Elaboración Propia.

⁵⁹⁵ Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850, vol. 1. La Red Viaria*, 43, 302-330; Jurado Sánchez, *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*, 81-82. Véanse también: AHN, Consejos 1071, expediente 17. *Real Orden por la cual y mediante la Junta de Caminos se manda componer lo que falta de la cuesta de Diezma con el dinero de los propios de Guadix*. 1781, Ruiz Álvarez, "Ventas, Mesones y Posadas en el reino de Granada (s- XVIII)".

En las Respuestas Generales contabilizamos 168 arrieros, que suponían el 2,44% del vecindario. Se concentraban en la localidad de Guadix (140 transportistas con caballerizas)⁵⁹⁶, seguidos de Dólar, con 15 arrieros, a los que se les regula su trabajo con las caballerías a 300 reales anuales por cabeza⁵⁹⁷; Alquife, con 6 arrieros estacionales (entre tres y seis meses al año), a los que se reguló un real diario por cada jumento y 2 reales por cada mulo⁵⁹⁸; Alcudia de Guadix, con 2 arrieros⁵⁹⁹; Gor, con un arriero, Luis García, que tiene una tienda de especiería y trafica con una bestia, pudiendo ganar por la actividad del transporte 3 reales al día⁶⁰⁰; y, finalmente, Jérez del Marquesado, con una reata de 4 mulos⁶⁰¹. Los transportistas se concentraban en la propia ciudad de Guadix y algunos en Dólar, siendo las demás cifras muy pequeñas. Se concentraron en Guadix por dos motivos principales: por su tamaño y por ser el nudo de comunicación entre el camino Granada-Levante y el camino Granada-Almería. La dedicación de los transportistas de Guadix y su tierra es eventual o complementaria a otras actividades, principalmente las agrarias. Así, por ejemplo, en Alquife las Respuestas Generales detallan que algunos de sus arrieros ejercen la actividad durante unos meses al año. En Gor el oficio de arriero es compartido con el de tendero. El caso de Jérez del Marquesado es significativo y no muy común, pues encontramos una reata de 4 mulos que contrata mozos, aunque este oficio, que controla la

⁵⁹⁶ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Guadix, L 288, ff. 107r-121v.

⁵⁹⁷ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Dólar, L 286, ff. 148r-v.

⁵⁹⁸ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Alquife, L 275, ff. 289r-290v.

⁵⁹⁹ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Alcudia de Guadix, L 275, f. 263v.

⁶⁰⁰ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Gor, L 288, ff. 640v-641r. El hogar de Luis García muestra la manera en que se afrontaba el trabajo en la sociedad moderna: todos sus miembros, especialmente ambos cónyuges, contribuyen en la obtención de recursos. Véanse María Agren, "Introduction: Making a Living, Making a Difference", en *Making a Living, Making a Difference, Gender and Work in Early Modern European Society*, ed. Maria Agren (Oxford: Oxford University Press, 2017), 1-23; Maribel Díez Jiménez, *Mujeres y economía en la Edad Moderna: las tierras de Guadix y Baza (1482-1571)*, Tesis doctoral inédita, (Granada: Universidad de Granada, 2021).

⁶⁰¹ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Jérez del Marquesado, ff. 475r-v.

duquesa del Infantado, también se comparte con el de otras granjerías. Nos ofrece otro dato más, que es la dedicación familiar, pues el hijo de don Pedro Barte, administrador, es uno de los asistentes de esta recua, por lo que gana 3 reales diarios de salario. Hemos señalado Fiñana en el mapa al contabilizar tres traficantes que, aun siendo transportistas con bestias, no hemos incluido a priori entre los arrieros.

Continuando el camino de ruedas hacia Levante (Lorca y Cartagena), atravesamos la Entidad Principal de Baza, una de las más extensas de todo el reino de Granada, con una gran dispersión de transportistas, cuya localización responde a la industria y un eje de comunicaciones sur-oriental. Contabilizamos arrieros en el 41,4% de las localidades, que suponen el 1,39% de su vecindario. La mayoría de las localidades contabilizan entre 1 y 10 arrieros (66,6%), superando los 10 arrieros, Huércal Overa con 30, Cuevas del Almanzora con 45, Vera con 50 y Zújar con 85.

El propio camino de ruedas dividirá esta amplia Entidad Principal en dos: norte y sur, no encontrando arrieros en el camino de Levante, a excepción de en la ciudad de Baza. Las tierras del Norte registran transportistas con bestias sólo cuatro de los lugares: Zújar, Castril, Huéscar y Puebla de don Fadrique, siendo, junto con Sierra Nevada, uno de los territorios con más vacío arriero. En las tierras del sur, franqueadas por numerosos caminos y veredas, que comunicaban las poblaciones, los arrieros se concentraron en el sureste, concretamente en los caminos que comunicaban con Almería y las localidades del camino litoral: Vera, Cuevas del Almanzora y Huércal Overa.

Tabla 4.15. La arriería en Baza (s. XVIII)

Entidad Principal	Localidades en las que se registran transportistas con bestias (número)	Total	Número de vecinos Secular Vecindario (1759)	Porcentaje de transportistas con bestias
Baza	Albox (6) Arboleas (1) Baza (6) Castril (50) Cóbdar (2) Cuevas del Almanzora (45) Fines (2) Huércal Overa (30) Huéscar (3) Lucainena de las Torres (1) Lúcar (4) María (S/D) Olula del Río (3) Oria (9) Partaloa (1) Puebla de Don Fadrique (1) Purchena (4) Senés (2) Tahal (1) Urrácal (2) Vera (50) Zújar (85) Zurgena (2)	310	22.381	1,39%

Fuente: AGS, DGR 1ª Remesa, CE, Respuestas Generales de las 58 localidades de la Entidad Principal de Baza. Elaboración Propia.

En la ciudad de Baza las Respuestas Generales registran seis arrieros con utilidades entre 1.100 reales anuales, que regularon a Juan Manuel Noguero, 660 reales a Francisco Giner, José Romero y Cristóbal Días y 550 reales a Antonio Martínez y Tomás Heredia. Suman 4.180 reales de vellón, cifra excesivamente pequeña para atender la circulación de la

población bastetana. De hecho, tan sólo supone el 1,3% de su industrial⁶⁰². Las Respuestas Generales nos indican algunas actividades a las que se dedicaba el ganado asnal de la ciudad, sin que le regulen utilidad, ya que ésta recae en la labor, la arriería u otros, entre los que destaca el transporte de leña:

De ganado asnal habrá, repartidos entre los vecinos para leña, arriería y otros usos de sus ministerios de labor, como mil y cien cabezas, pocas más o menos; y doscientas, a corta diferencia, para el servicio y avío de los hatos de ganado; cuatrocientas cabezas de mulas y cien de caballar, pocas más o menos, ocupadas en el mismo ministerio de labor, conducir leña y otros usos. A todo lo cual no regulan separada utilidad alguna, por cuanto la que dimana del uso de dichas caballerías se refunden y computan con la del mismo ganado o labor a quien sirve, o se le considerará al arriero que trajina u al jornalero que regularmente lo tiene para que le ayude o alivie el trabajo, de su jornal y ganarlo algunos días trayendo leña⁶⁰³.

Al noroeste, rodeando el cerro Jabalcón, se encuentra Zújar, en el camino de herradura que une Gor con el nudo del camino de ruedas hacia Huéscar y de herradura hacia Castril. Cuenta con 85 «arrieros trajinantes»⁶⁰⁴ con utilidades sensiblemente más altas, con una media de 1.259 reales, que va desde los 600 al año a los 4.000 regulados a algunos de sus arrieros, como Andrés Peláez y Felipe Fernández Romero. Sin embargo, las Respuestas Generales apuntan a que comercian en poca cantidad y en varios géneros. El Estado Local de la Letra F les calculó un producto de 107.000 reales anuales, el 69,5% del industrial del municipio⁶⁰⁵. No conocemos el número y el tipo de las bestias con las que transportaban, pero serían en su mayoría menores, pues el lugar registra sólo caballos y mulos de labor y 180 asnos, a los que les regula 10 reales de utilidad⁶⁰⁶. Además,

⁶⁰² AHPGr, CE, RG Baza, L 1063, ff. 147v-148r.

⁶⁰³ Gabriel Cano García (Introducción), *Baza, 1752, Según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada* (Madrid, Tabapress, 1991), 52.

⁶⁰⁴ AHPGr, CE, RP Zújar, L 1636, f. 828v.

⁶⁰⁵ AHPGr, CE, RG Zújar, L 1638, ff. 91v-92r.

⁶⁰⁶ AHPGr, CE, RG Zújar, L 1638, ff. 95v-96r.

consultando la relación de ganado, la mayoría poseían entre 2-3 bestias menores⁶⁰⁷. La importancia del tráfico en Zújar la registró también Simón de Rojas Clemente Rubio en su viaje, donde constata que el alcalde de esta localidad le subrayó la predominancia del borrico sobre el mulo (300 borricos para la arriería frente a sólo 20 mulos, que suelen llevarse para que el arriero cabalgue). Asimismo, entre los portes señala el aceite del Reino de Jaén hacia Cartagena y el papel, que traen de Alcoy. Y deja entrever que los portes de vuelta eran también empleados, por ejemplo, si iba alguno a Portugal traía contrabando⁶⁰⁸.

Entre los perfiles, contamos con la presencia femenina de Ana Moreno, a la que le regulan 800; Juana Peláez, 1000; Bárbara Fernández, 1.000; Gabriela Borrás, 900 y María Pérez, 600. María Pérez, viuda de 50 años, que forma hogar con sus hijos, Francisco Albertos de 16 años y Antonio de 8. Aunque el Libro de los Cabeza de Casa no apunte la arriería de Francisco, por ser menor de 18 años, era él quien transportaba. En el caso de Gabriela Borrás, viuda de 60 años, sí registra el libro de los Cabezas Casa que forma hogar con su hijo, José Ibarra, arriero de 22 años. De igual forma, los casos de Bárbara Fernández, viuda de 60 años, que convive con su hijo mayor, Ramón Heredia, arriero de 23 años y su hijo menor, Felipe Heredia, jornalero de 20 años; Juana Ibarra, viuda de 58 años, que forma un hogar con un hijo jornalero de 24 años, Ramón Martínez, y un hijastro arriero de 32 años, Francisco Elises; o Juana Peláez, viuda de 49 años, con un hijo arriero de 20 años, Tomás Martínez, y tres hijas más⁶⁰⁹. Por tanto, refuerza nuestra teoría de que las mujeres que se registran como arrieras, en realidad, son jefas de hogares arrieros, generalmente

⁶⁰⁷ AHPGr, CE, RG Zújar, L 1638, ff. 67r-70v.

⁶⁰⁸ Simón de Rojas Clemente Rubio, *Viaje a Andaluía. Historia natural del Reino de Granada (1804-1809)*, Edición de Antonio Gil Albarracín (Almería-Barcelona: Griselda Bonet Girabelt, 2002), 327.

⁶⁰⁹ AHGr, CE, RP Zújar, L 1635, ff. 287v-289v.

viudas con algún ijo arriero⁶¹⁰. Sobre esta localidad volveremos más adelante para profundizar en un padrón, donde 85 de sus 553 hogares se dedica a la arriería (15,4%).

En las tierras del norte y noreste de Baza destacan, por su importancia, los hornos vidrieros de Castril, Puebla de Don Fadrique, Pinar de la Vidriera y María, que son reseñados en las memorias de los museos arqueológicos como «muy famosos sobre todo en la época musulmana, continuaron sus trabajos hasta el siglo XIX»⁶¹¹.

Castril, a seis leguas de Baza, era uno de los centros de producción de vidrio más importantes del sur peninsular con un horno y fábrica de vidrio, cuyo producto asciende anualmente a 5.000 reales de vellón. Además, es un gran abastecedor de maderas para la ciudad de Granada. El Catastro también registra la pesca de la trucha en el río (300 reales anuales)⁶¹². Simón de Rojas Clemente Rubio llega a describir que abundaban tanto en el río envolvía a «las mujeres con la ropa cuando lavaban en él», añadiendo que se pescaban unas 10 libras por día, teniendo que pagar de contribución al conde de Canillas, Señor de esta villa, un tercio. También señala que casi no se comían en Castril por su alto precio⁶¹³.

Comunicado a través de dos caminos de herradura con el camino de ruedas Baza-Huéscar y con la propia Huéscar, hemos contabilizado 50 arrieros de 2 cabalgaduras menores, aunque el Libro de lo Real los rebaje a 40. Se ejercitaban en conducir vidrio

⁶¹⁰ Ellas no transportan, pero son corresponsables de la propiedad y de la gestión de la empresa arriera. Véase, Agren, "Introduction: Making a Living, Making a Difference". En cuanto al sentido de empresa nos remitimos a Witold Kula, *Problemas y métodos de la historia Económica* (Barcelona: Editorial Península, 1974), 143.

⁶¹¹ Memorias de los museos arqueológicos provinciales (Extractos de 1948-49) pp.289-294. Véanse: José Fidel Rosillo Martínez, María Asunción Alias Linares, Francisco Guillén Mondéjar, Antonio Sánchez Navarro y Luis Arrufat Milán, "Estudio de Arenas de Sílice y de un Conjunto de Vidrios (SS. XVII-XIX) hallados en Puebla de Don Fadrique (Granada)", *macla: revista de la sociedad española de mineralogía*, nº 19 (2014); y "Estudio Químico y Mineralógico de un Conjunto de Vidrios de Castril (SS. XVII-XIX) (Granada)" *macla: revista de la sociedad española de mineralogía*, nº 20 (2015): 123-124.

⁶¹² AHGr, CE, RP Castril, L 1139, f. 786v.

⁶¹³ Simón de Rojas Clemente Rubio, *Viaje a Andaluía. Historia natural del Reino de Granada (1804-1809)*, 263.

ordinario, por lo que podrán ganar 700 reales anuales cada uno⁶¹⁴. Ramón López Rodríguez reflexiona sobre la relación cultural de la industria vidriera y la arriería y relaciona la devoción al Cristo de Cabrilla en Castril con el constante ir y venir de arrieros en torno a esta industria⁶¹⁵. De hecho, el Estado local F regula 5.000 reales a los horneros de vidrio y 30.000 reales de vellón a los arrieros⁶¹⁶.

Desde Baza partía un camino de ruedas hacia Huéscar y la Puebla de don Fadrique. Huéscar contaba con una importante industria de lavado de lanas, estudiada por Rafael Girón Pascual. Concretamente, a Huéscar llegaba desde otros reinos lana sucia transportada en carretas de bueyes y mulos, que, tras el proceso de lavado y secado, se ensacaba, marcaba y volvía a ponerse en circulación por los caminos, en dirección a los mercados interiores y a los puertos, rumbo a los mercados de Flandes, Inglaterra, Francia o Italia. Estamos ante una importante circulación de mercancías durante los meses del máximo rendimiento de los lavaderos que, aunque se estima entre mayo y septiembre, dependerá, entre otros factores, del caudal de los ríos. Además del transporte del producto, ya fuese en sucio o limpio, los lavaderos necesitan, al igual que los ingenios o las almazaras, por un lado, de combustible vegetal, lo que alterará el paisaje con los caminos y una progresiva deforestación al consumir los recursos necesarios; y, por otro lado, a la modificación del curso y caudal del río creando balsas. Queda probada la necesidad del transporte con bestias para esta industria, que no se traslada al número de arrieros registrados en las Respuestas Generales. Éstas tan sólo señalan a 3 arrieros, Antonio Carreras, al que se le regulan 1.100 reales; Martín y Ramón Carrera, 550 reales a cada uno, sumando 2.200 reales de vellón, lo que supone el 1,3% del industrial, en el que se señalan 47 oficios, sólo dos de ellos relacionados con el transporte profesional: arrieros y bolicheros

⁶¹⁴ AHGr, CE, RP Castril, L 1139, f. 787r

⁶¹⁵ Ramón López Rodríguez, "Nuevos datos sobre las fábricas de vidrio de Cabra del Santo Cristo (Jaén)",

Contraluz: Revista de la Asociación Cultural Arturo Cerdá y Rico, nº 8 (2011): 190-202.

⁶¹⁶ AHGr, CE, RG Castril, L 1140, ff. 75v-76r.

de carretas⁶¹⁷. El gran número de ganado de tiro y carga nos indica que muchos vecinos transportan, como actividad complementaria a su oficio, aunque el Estado de la Letra H de esta ciudad nos ofrezca la cifra de ganado por especie, sin determinar edad o sexo: 1065 bueyes, vacas y becerros; 96 caballos, yeguas y potros; 100 machos y mulas y 781 jumentos, jumentas y pollinos⁶¹⁸. De igual forma, la falta de transportistas profesionales nos lleva a pensar que poblaciones relativamente cercanas, como Zújar, intervenían en estos portes, complementando entre poblaciones las necesidades de la comarca.

De Huéscar continúa el camino de ruedas a la Puebla de don Fadrique y, desde ahí, hasta la frontera del reino, por donde circularían diversas mercancías. Pese a la importancia de la población, no se registran arrieros. Hemos tomado la decisión de señalar 1 porque la documentación deja constancia de que al maestro Miguel R. se le calcula utilidad por su oficio como hornero y por el transporte de leña al horno, que realiza con sus tres caballerías menores. Sumará anualmente 1.500 reales de vellón. De los tres hornos abiertos es el producto más elevado, puesto que, a Nicolás de Reina, por el oficio de hornero y por la agencia de fabricar yeso que posee, le regulan 1.100 reales; y a Santiago Reina, como hornero, 800 reales⁶¹⁹. Analizando los oficios del Catastro que inexcusablemente necesitan de un transporte, cabría preguntarse (en algún trabajo posterior) si en los hogares se registraron bestias de carga utilizadas para este abastecimiento o si, por el contrario, la ausencia de las mismas obliga a tener que contratar este combustible a terceros. Sabemos que los ingenios acudirían a los cabañiles, pero habría que profundizar en estas cuestiones, especialmente atendiendo a las pequeñas industrias (molinos, almazaras, batanes...) del medio rural, en comparación con las dinámicas de las ciudades.

⁶¹⁷ AHPGR, CE, RG Huéscar, L 1310, ff. 96v-97r.

⁶¹⁸ AHPGR, CE, RG Huéscar, L 1310, ff. 100v-101r.

⁶¹⁹ AHPGr, CE, RG Puebla de don Fadrique, L 1508, f. 109r.

En María (término de Vélez Blanco), situada en las faldas de la sierra del mismo nombre y cercana a la frontera con el reino de Murcia, las Respuestas Generales nos informan de la presencia de diferentes arrieros con cabalgadura mayor o menor, a los que les registraron 1.100 reales de vellón. Si el Estado Local de la Letra F calcula un producto anual de 23.650 reales a la arriería, podemos estimar que habría aproximadamente una veintena de arrieros en esta localidad⁶²⁰. Asimismo, la heterogeneidad del Catastro nos permite conocer en este señorío, perteneciente al Marqués de Villafranca, las bestias del transporte, al clasificarlas en campos diferentes de las de labor o crías. Transportarían con 85 bestias: 9 mulos y 76 jumentos⁶²¹.

Atendemos ahora a las tierras al sur del camino a Levante. En Las Vertientes salía un camino de herradura hacia Oria, cruzando la Sierra que da nombre a la villa, donde habría 9 arrieros que transportaban con 17 borricos y 1 caballo, regulándoles entre 700 reales a los cuatro que lo hacían con dos borricos, 1050 reales a los dos que lo hacían con tres borricos y con dos borricos y un caballo, y 1400 reales al único que transportaba con 4 borricos. Sumaban 6.600 reales, que en el Estado Local de la letra F asciende a 7.000 reales (16,75% del total)⁶²².

Desde Oria salían partían tres caminos. Al sur, el camino hacia Huércal Overa, pasando por Lúcar, Purchena, Olula del Río, Fines, Arboleas y Zurgena. Desde Purchena saldría otra ruta para unir a través de Senés y Gergal con el ramal de Almería a la altura de Alhabía. Al norte, un camino directo, también hacia Huércal Olvera por Albox. Y entre ambas otro camino por Partaloo, que cruzaba la primera ruta entre Fines y Arboleras para llegar a Cobdar y Tahal. Asimismo, habría un elevado número de veredas y rutas entre los pueblos.

⁶²⁰ AHPGr, CE, RG María, L 1388, ff. 129v-1304.

⁶²¹ AHPGr, CE, RG María, L 1388, ff. 133v-134r.

⁶²² AHPGr, CE, RG Oria, L 1461, ff. 126v-127r.

En Lúcar insiste el Catastro en la complementariedad de la arriería con las actividades en el campo, ya sean a jornal o como labradores. Así, sus 4 arrieros de 2 borricos, además de su tráfico, dedicaron parte de su ocupación a la labranza o al jornal en el campo, regulándole por la arriería 2.265 reales anuales de la siguiente forma: 1.100 a Dámaso Gómez, 440 a Sebastián Navarro, 330 a Ramón Lorente y 165 a Manuel de Mesas⁶²³. Utilidades todas ellas muy pequeñas, que suponía el 15,5% del industrial de esta villa de señorío, perteneciente al marqués de Ariza⁶²⁴. En la ciudad de Purchena también insiste en esta complementariedad del oficio arriero con el ejercicio de labradores y jornaleros. Así, de sus cuatro arrieros, Francisco García, Nicolás Pérez Benito y Juan Antonio Porcel, además de sus ejercicios de labradores y jornaleros, podrían ganar 200 reales por el de arrieros. A ellos, se une Pablo Hernández, al que le regulan 100 reales⁶²⁵. Un total de 700 reales, el 5,4% del industrial de la ciudad⁶²⁶. Este corto número de arrieros será también lo común en Olula del Río, con 3 arrieros, cuyas utilidades sumaban 1.980 reales⁶²⁷; Fines, con dos arrieros con 3 y 2 bestias menores respectivamente, que sumarán 350 reales⁶²⁸; Arboleas, con un solo arriero, que transporta con dos borricos, por lo que le regulan 700 reales⁶²⁹; o Zurgena, donde Leonardo López y Manuel de Parra durante la mitad del año trabajan a jornal y la otra mitad transportan con dos burros, lo que les dejará real y medio por cada día que transportan⁶³⁰. Curiosamente, no se trasladó su industrial

⁶²³ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Lúcar, L 294, f. 459rv.

⁶²⁴ AHPGr, CE, RG Lúcar, L 1369, ff. 86v-87r.

⁶²⁵ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Purchena, L 299, ff. 39v-40r.

⁶²⁶ AHPGr, CE, RG Lúcar, L 1520, ff. 89v-90r.

⁶²⁷ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Olula del Río, L 297, ff. 690v-691r.

⁶²⁸ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Fines, L287, ff. 391v-392r.

⁶²⁹ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Arboleas, L 276, f. 300r.

⁶³⁰ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Zurgena, L 304, f. 575v.

arriero al Estado Local de la Letra F⁶³¹. De igual forma, se registran tan sólo 2 arrieros en las localidades de Urrácal (300 reales por cabeza al año)⁶³², Senes (600 reales por cabeza al año)⁶³³ y Cóbdar, donde Miguel Fernández está a cargo del abasto y vino de aceite de la localidad, por lo que podrá ganar 600 reales y Nicolás Jiménez transporta con 2 bestias, regulándole 500 reales. Señala otro que no contabiliza como arriero, pero que se ejercita en traer leña al horno, por lo que podrá ganar 300 reales. De hecho, estos últimos 300 reales no se tienen en cuenta para calcular los 1.100 reales del producto arriero de esta villa⁶³⁴. Y un solo arriero se contabiliza en las localidades de Tahal (220 reales)⁶³⁵, Partalooa (50 reales)⁶³⁶ y Lucainena de las Torres, donde hay «un arriero obligado de vino y aguardiente forastero a quien por esta razón y por la corta venta en ambas especies no se le considera utilidad»⁶³⁷. En cuanto a Albox, cuenta con 6 arrieros con utilidades entre 150 y 500 reales, sumando un total de 1.900, el 6,9% del industrial de la villa⁶³⁸.

Especial atención merecen las localidades de Huércal Overa, Cuevas del Almanzora y Vera, todas ellas en un camino que las unía con Almería por el sur y con el Reino de Murcia por el norte. Estas poblaciones constituyen el polo socioeconómico más oriental del reino de Granada, cuya importancia se refleja en el número de transportistas y las diversas utilidades que se les regulan, como en el caso de Huércal Overa, a cuyos 30 arrieros se les reguló entre 200 reales y 1.800 reales, sin que sepamos con el número de

⁶³¹ AHPGr, CE, RG Zurgena, L 1640, ff. 76v-77r.

⁶³² AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Urrácal, L 304, f. 21r.

⁶³³ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Senes, L 301, f. 193r.

⁶³⁴ AHPGr, CE, RG Cóbdar, L 1151, f. 59v-60r.

⁶³⁵ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Tahal, L 302, f. 252r.

⁶³⁶ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Partalooa, L 299, f. 183v.

⁶³⁷ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Lucainena de las Torres, L 294, ff. 512v-513r.

⁶³⁸ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Albox, L 277 42r-43v.

AHPGr, CE, RG Albox, L 962, s/f.

bestias que transportaban⁶³⁹. Su producto sumaba 20.200 reales anuales, el 37,6% de la villa⁶⁴⁰. En cuanto a Cuevas del Almanzora, sus 40 ó 50 arrieros transportan con 3 ó 4 bestias a los lugares de este Partido y traen cargas de pescado, hortaliza y otras especies a esta villa; por tanto, no sólo transportan, sino que también comercian con estos productos, por lo que se les regula 550 reales⁶⁴¹. Su producto asciende a 24.750 reales de vellón (25,8% del total del industrial), de ahí que tomáramos la decisión de registrar 45 para los cálculos⁶⁴². Por su parte, en Vera, las Respuestas Generales informan sobre 50 arrieros, a los que se les regula 2 reales diarios por un ganado de trajinar, aunque tendremos que acudir a los libros de los Cabezas de Casa y de lo Real para comprobar que esta cifra es muy reducida respecto de la verdadera capacidad arriera de Vera⁶⁴³. Su producto arriero era el más elevado de la Entidad Principal, sumando 241.875 reales, el 77,1% del industrial de la ciudad.

En cuanto a los perfiles de los arrieros de la Entidad Principal de Baza, no encontramos grandes diferencias respecto a otros lugares del reino. Quizá sean reseñables las utilidades sensiblemente inferiores, aunque no en todos los casos como, por ejemplo, en Zújar.

Cambiamos de jurisdicción hacia Almería, donde los arrieros se concentraron en el camino de ruedas que conocemos como ramal a Almería y al oeste del mismo, en las tierras del Valle de Andarax. Contabilizamos arrieros en el 76% de las localidades, sumando 252 arrieros, un 3,05% de su vecindario. A excepción de Alboloduy (40), la ciudad de Almería (70), Tabernas (20), Pechina (20), Huécija (21) y Alhama de Almería (15). Las demás poblaciones cuentan con un escaso número de arrieros.

⁶³⁹ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Huércal Overa, L 291, ff. 272r-275r.

⁶⁴⁰ AHPGr, CE, RG Huércal Overa, L 1612, ff. 109v-110r.

⁶⁴¹ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Cuevas, L 281, f. 457v.

⁶⁴² AHPGr, CE, RG Cuevas, L 1176, ff. 76v-77r.

⁶⁴³ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Vera, L 303, f. 54r.

Tabla 4.16. La arriería en Almería (s. XVIII)

Entidad Principal	Localidades en las que se registran transportistas con bestias (número)	Total	Número de vecinos Secular Vecindario (1759)	Porcentaje de transportistas con bestias
Almería	Almería (70) Alboloduy (40) Alhabia (6) Alhama de Almería (15) Benahadux (1) Bentarique (7) Enix / Félix / VÍcar / Roquetas (12) Gádor (12) Gergal (4) Huécija (21) Illar (4) Instinción (3) Lubrín (1) Pechina (20) Rioja (4) Santa Fe de Mondújar (S/D) Sorbas (8) Tabernas (20) Terque (4)	252	7.994	3,05%

Fuente: AGS, DGR 1ª Remesa, CE, Respuestas Generales de las 58 localidades de la Entidad Principal de Almería. Elaboración Propia.

Comenzamos nuestro recorrido surcando el ramal de Almería hacia la ciudad. A su paso por la tierra de Alboloduy contabilizamos 40 arrieros, que tendrían entre las mercancías transportadas los numerosos cultivos que producía este extenso término con múltiples parcelas de regadío, gracias al río Nacimiento y sus afluentes⁶⁴⁴. Su regulación responde a 2 reales por su personal, al que habría que sumar 1 real y medio por cada bestia

⁶⁴⁴ AHPGr, CE, RG Alboloduy, L 955, f. 91v.

mayor y 1 real por cada menor, y su producto anual es de 53.035 reales, un 47,8% del industrial del municipio⁶⁴⁵. Continuando el camino en dirección a Almería llegamos a Alhabia, donde ocupan esta actividad 6 vecinos, todos con cuatro jumentos, considerándoles de útil 1 real diario por cada jumento y 2 reales al día por su agencia. De entre ellos, se registra a una cabeza de casa, Manuela Cantón, aunque aclara que «en su nombre» transportará Indalecio Romera, su hijo⁶⁴⁶. El producto arriero que se regula a los arrieros en esta villa es de 14.600 reales, el 39,3% del industrial. La siguiente villa con arrieros es Santa Fe de Mondújar, donde hay diferentes arrieros y labradores que portean también con sus carretas⁶⁴⁷.

Gádor, desde donde parte un camino dirección a Las Alpujarras, cuenta con numerosos pueblos arrieros, que comunicaban la capital con Las Alpujarras y las tierras de Guadix. En Alhama de Almería, con 15 arrieros, Huécija con 21 y Terque con 4 les regularon por día 2 reales por su persona y 1 real por cada bestia con la que realizan la actividad⁶⁴⁸; Íllar con 4 arrieros, 3 de 2 jumentos y un cuarto de 4 jumentos, sin que nos ofrezca información del producto que se les consideró⁶⁴⁹; Instinción, con 3 arrieros de 4, 3 y 1 jumento, a los que se regulan diariamente 2 reales por el personal y 1 real por cada jumento⁶⁵⁰; y en Bentarique, donde hay 4 arrieros que comercian en lienzos y otras cosas de corta duración, se les calculó 2 reales al día por su personal. En esta localidad destacan también 4 traficantes. A tres de ellos se les calculó 2 reales al día por comerciar en lienzos y

⁶⁴⁵ AHPGr, CE, RG Alboloduy, L 955, s/f.

⁶⁴⁶ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Alhabia, L 276, ff. 783v-784r.

⁶⁴⁷ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Santa Fé de Mondújar, L 301, f. 539v.

⁶⁴⁸ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Alhama de Almería, L 276, f. 750r.

AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Huécija, L 289, f. 107r.

AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Terque, L 302, f. 365v.

⁶⁴⁹ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Íllar, L 292, ff. 509r-v.

⁶⁵⁰ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Instinción, L 292, ff. 540 r-v.

otras cosas de pequeña consideración y a otro, que es don Luis Ramírez, 40 reales diarios por traficar con 15 bestias.

Julián Pablo Díaz López se ocupa de la arriería en un apartado de su excelente monografía sobre el Valle del Andarax, donde consigna que el ganado más utilizado era el asnal, seguido del mular y, de forma muy escasa, del vacuno, debido al mal estado del camino. El perfil de arriero es el que transporte con uno o varios jumentos. Asimismo, compartimos la idea de que los jornaleros con bestias, de una forma u otra, las utilizarían para el transporte. Es más, Díaz López apunta que, en vez de regularles 360 reales de jornalero, el Catastro les consideró 1.100 reales, por lo que tendría en cuenta la actividad que realizaban con esa caballería⁶⁵¹.

Continuando el ramal de Almería, cercanos a la ciudad, encontramos Rioja, donde además de 4 arrieros, hay algunos labradores que portean con carretas y también jabardos y recuas de bestias. Así, a dichos 4 arrieros les calculan 1.100 reales de vellón al año por su trabajo con un jumento (3 reales al día) y, por cada jumento más, les suman 1 real, y, si es con mulas, 1 real y medio. En cuanto a los jabardos y recuas, con las personas que las gobiernan y sus hijos o mozos, les regularán 3 cuartillos por cada jumento, 1 real por cada mulo, y a los que trajinan por sí solos con un mulo o caballo 1.430 reales⁶⁵². En Benahadux, Roque de Escámez trafica con una jumenta y un jumento, calculándole 1.100 reales. De lo que más se ocupa es del esparto⁶⁵³. En cuanto a Pechina, hay 20 arrieros, a los se les regulará de útil con las mismas características de Rioja⁶⁵⁴.

En la ciudad de Almería se emplea el mismo cálculo que en Rioja y Pechina para calcular la utilidad: 1.100 reales anuales a los que transportan con 1 jumento, con el aumento de 1 real al día por cada bestia menor y 1 real y medio al día por cada bestia

⁶⁵¹ Julián Pablo Díaz López, *El Valle del Andarax en el siglo XVIII. Propiedad de la tierra y paisaje agrario en el Catastro de Ensenada* (Granada: Universidad de Granada, Instituto de Estudios Almerienses, 1996), 318-322.

⁶⁵² AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Rioja, L 300, ff. 270r-271v.

⁶⁵³ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Benahadux, L 278, ff. 504v.

⁶⁵⁴ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Pechina, L 298, ff. 119r-120r.

mular. Las Respuestas Generales registran 70 arrieros, entre los que habría jabardos y recuas que trajinan. A las personas que gobiernan les regularán, si utilizan mozos, 1 real y medio al día por cada dos jumentos y 2 reales por cada 2 mulos⁶⁵⁵.

En las tierras más surorientales de la Entidad Principal, en la ladera meridional de la Sierra de Gádor, encontramos Félix, Enix, Vícar y Roquetas, que registra 10 ó 12 arrieros de un borrico, por lo que les regulan a cada uno 275 reales de vellón⁶⁵⁶. Posiblemente estuviesen ligados a las salinas de Roquetas y al transporte del pescado y otros productos.

Finalmente, las tierras al noreste de Almería son las más despobladas de arrieros, y en las que encontramos mayor dispersión. Sólo cuatro localidades registran transportistas con bestias: Gergal, con 4 arrieros, a los que le consideran 1 real diario de personal⁶⁵⁷; Tabernas, con 15 ó 20 arrieros, a los que se les regulan 400 reales, a cada una de sus bestias mayores, 12 reales al año y a las menores, 8 reales al año⁶⁵⁸; Lubrín donde el arriero, además es el estanquero del vino, por lo que posiblemente sus cargas mayoritarias fuesen de esta bebida, aunque no necesariamente⁶⁵⁹; y Sorbas, donde a sus 8 arrieros les consideran por cada bestia 300 reales⁶⁶⁰. Sobre Gergal, irán muchos colcheros al Reino de Sevilla, que volverán con muselinas y ropas de Cádiz, aunque los de dicha villa no saben sacar colchas tan buenas como las de Oria. Colchas que trabajan las mujeres de Oria, Gergal, Albox o Cantoria, y que se llevan a vender por toda España y Portugal, excepto Cataluña y parte de Aragón. Nos interesa especialmente que, de nuevo, en las descripciones

⁶⁵⁵ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Almería, L 275, ff. 122r-v.

⁶⁵⁶ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Enix, Félix, Vícar, Roquetas, L 287, f. 605v.

⁶⁵⁷ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Gergal L 289, f. 165r.

⁶⁵⁸ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Tabernas, L 302, ff. 319r-v.

⁶⁵⁹ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Lubrín, L 294, f. 535v.

⁶⁶⁰ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Sorbas, L 301, f. 400r.

de su viaje por Andalucía, Clemente Rubio nos indica las mercancías del trayecto de vuelta, donde según el naturalista estaba su mayor ganancia⁶⁶¹.

* * * * *

Tras este detallado recorrido pensamos que estamos en disposición de establecer algunas de las características del transporte con bestias en el reino de Granada. Partimos de que el transporte responde a una actividad más amplia que la propiamente profesional. Incluso en ésta, la estacionalidad y la pluriactividad propia del periodo que estamos estudiando, nos ofrecen un amplio abanico de perfiles transportistas, imposible de delimitar en este momento, por lo que estudiaremos a los transportistas profesionales, que registró el Catastro de Ensenada en las conocidas Respuestas Generales, bajo las amplias categorías de *arrieros* y *cabañiles*.

Para empezar, es necesario someter a la fuente, el Catastro del marqués de Ensenada, a una problematización respecto al transporte. Ya explicamos que nos hallamos ante un corpus documental que va más allá de un documento fiscal. Se trata de un auténtico instrumento del poder, un recurso que permite al Estado el conocimiento del territorio y su población con un fin fiscal y económico, pero también político y social. Por tanto, desde su propia concepción, no es una fuente neutral. Siguiendo a Foucault, nos situamos ante un poder que embarga los cuerpos, los vigila y los disciplina. Esta “tecnología”, a mediados del siglo XVIII, sufre un cambio. Sin abandonar la incidencia disciplinaria que se dirige al cuerpo, se amplía ahora a la vida de las personas, «la disciplina trata de regir la multiplicidad de los hombres en la medida en que esa multiplicidad puede y debe resolverse en cuerpos individuales que hay que vigilar, adiestrar, utilizar y, eventualmente, castigar»⁶⁶². Asistimos a la *biopolítica de la especie humana*, que «tiene que ver con la población, y ésta como problema político, como problema a la vez científico y

⁶⁶¹ De Rojas Clemente Rubio, *Viaje a Andalucía. Historia natural del reino de Granada (1804-1809)*, 601.

⁶⁶² Michael Foucault, *Defender la sociedad. Curso en el Collège de Francia (1975-1976)* (Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica de Argentina, 1997), 219-220.

político»⁶⁶³. Entendiendo así la fuente, los transportistas no son únicamente sujetos a los que hay que fiscalizar por un trabajo. Pretende llegar más lejos, categorizando sus hogares, su estado civil, sus actividades y oficios, sus propiedades, su ganado producible, incluso los impuestos a los que están sometidos. Es en este contexto y no en otro donde hemos realizado este recorrido, no sin encontrar problemas, pues la propia fuente, que homogeneiza las preguntas e instrucciones para toda Castilla, particulariza, no sólo para cada una de las localidades catastradas, sino en cada uno de los niveles documentales, producto de la magna averiguación.

En cuanto a las categorías y terminología empleada, como es bien conocido y aceptado por la historiografía, El Catastro de Ensenada, para registrar y ordenar lo concerniente al transporte con bestias, trataba de acercarse a la realidad castellana, procurando homogeneizar sólo lo estrictamente necesario y, sobre todo, lo referido a lo fiscal, tendiendo a mantener la terminología empleada en cada territorio. Hemos certificado como en una misma localidad se registran con diferentes términos a los transportistas con bestias (trajineros o arrieros), mientras se les regula la misma utilidad, homogeneizándolos en la categoría *arrieros*, que es la que determina la pregunta trigésimo segunda y la que se traslada a los Estados Locales y al Estado Provincial. Nos interesaba incidir en este debate terminológico porque los trajineros pertenecían a la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros, por lo que pensamos que podría haber una intención personal en registrarse como trajinero y no como arriero, aunque a los equipos catastrales, en un principio, les fuese indiferente, regulándoles a ambos industrial de arriero. Posiblemente respondiera a la propia metodología seguida en la averiguación y levantamiento documental, pues en las declaraciones juradas individuales que cada sujeto catastral realizó, pudieron registrarse como trajinero o arriero sin que podamos discernir las causas (interés, tipo de transporte, término más empleado en la localidad, etc.), pero, a

⁶⁶³ Michael Foucault, *Defender la sociedad. Curso en el Collège de Francia (1975-1976)*, 222.

la hora de regular el producto, los equipos catastrales debían insertar la actividad en una de las categorías del transporte del ramo industrial, que en este caso, era la arriería.

Respecto a los datos, hemos comprobado, con más frecuencia de lo esperado, que al cruzar los datos del número de transportistas y el cálculo de sus utilidades, que nos proporcionan las Respuestas Generales, con los datos que nos proporcionan el Estado Local de la Letra F, el Libro de los Cabezas de Casa y el Libro de lo Real en la misma localidad, los datos difieren. Esto no quiere decir que no sean válidos (además las diferencias no son considerables en la mayoría de localidades), sino que cada nivel documental posee características y objetos diferentes, así como un proceso de elaboración concreto. Sobre el cálculo de las utilidades a través de las Respuestas Generales realizaremos un capítulo específico, donde expondremos esta diversidad del Catastro, pues reiterando esa homogeneidad, una de sus características (aún por estudiar) es su capacidad de adaptación a los condicionantes de cada uno de los territorios. Todo ello sin olvidar que el Catastro está realizado por unos equipos y escribanos concretos, que también dejaron su impronta⁶⁶⁴.

Pasear por los caminos del reino de Granada y realizar una parada en cada una de las localidades para conocer a sus arrieros profesionales nos aporta una visión determinada del transporte con bestias en el territorio. Precisamente esa mirada, a través de su localización y sus perfiles, nos permite reconocer que no habría un grupo homogéneo y diferenciado de transportistas, como en otras zonas de España donde se configuran verdaderas burguesías mercantiles, interrelacionadas entre sí a través de redes socio-familiares, caso de la Maragatería⁶⁶⁵. Por el contrario, dentro de la señalada diversidad, el perfil de arriero granadino responde a un transportista y un hogar con escasos recursos, un número limitado de bestias y la regulación de bajas utilidades, lo que en ningún caso significa pobreza, sino que ocupa un escalón bajo de la pirámide del reino de Granada. Al

⁶⁶⁴ Margarita M. Birriel Salcedo, "Género, mujeres en el Catastro de Ensenada".

⁶⁶⁵ Laureano M. Rubio Pérez, *Arrieros maragatos. Poder, negocio, linaje y familia. Siglos XVI-XIX* (León: Fundación Hullera Vasco-Leonesa, 1995).

menos, el arriero, siempre contará con los recursos de su propia fuerza de trabajo y la de su animal de carga. No obstante, la impresión general de este recorrido nos indica que estas utilidades serían más elevadas que las que aporta Camilo Fernández para la Tierra de Montes. Asimismo, este autor refiere que la fijación de las utilidades dependía del «tiempo de actividad, de los productos transportados, del número y tipo de caballerías y, finalmente, del viaje de retorno con o sin mercancías»⁶⁶⁶. Extremos que, a partir de la documentación de Ensenada en el reino de Granada, es imposible de establecer por la diversidad de mecanismos encontrados para registrar el industrial y porque, en muy pocos casos, se informa de la mercancía que transportan y, en ninguno, sobre la de los viajes de retorno. En cuanto a las caballerías, las Respuestas Generales son útiles para calcular una media, pero no podemos ir más allá sin vaciar todos los asientos de los transportistas en los Libros de lo Real. Es más, aunque *a priori* creemos que se transportaba con caballerías en propiedad, al menos en la gran mayoría de los casos, no conocemos el porcentaje de caballerías en alquiler utilizadas para el transporte ni cómo se establecieron esos contratos, al no haber encontrado ningún protocolo notarial hasta la fecha que nos ofrezca información al respecto.

Situar a los transportistas profesionales en cada una de las localidades, conocer su número y la utilidad que se les reguló nos posibilita relacionarlos con los caminos, las jurisdicciones y los polos económicos del Reino, y también con el peso del industrial en el ramo industrial de la localidad. Si ponemos el foco en el número y distribución geográfica, podemos establecer que el transporte profesional de mercancías aún no había despuntado en el reino de Granada a mediados del siglo XVIII, donde predomina una clara dependencia entre la producción-transporte-consumo en la pequeña distancia. Podemos realizar una clasificación con las consiguientes particularidades:

⁶⁶⁶ Camilo Fernández Cortizo, “Arrieros y traficantes en la Galicia Rural de la época Moderna”, *Ohm: Obradoiro De Historia Moderna*, nº 17 (1), consultado el 2 de marzo de 2022: 341. <https://doi.org/10.15304/ohm.17.459>.

a) Las áreas de producción y transformación, como la Axarquía malagueña y su importante producción agraria, el occidente de Ronda y su protoindustria pañera, metalúrgica y cárnica, los lavaderos de lana e industria de vidrio del norte bastetano, los salitres e ingenios de azúcar de la costa granadina, cuentan con un mayor número de transportistas, así como mayor densidad del transporte en los núcleos cercanos. Estos centros de producción necesitaban del transporte para dar respuesta a las necesidades de su propia actividad y para trasladar el producto elaborado o semielaborado a las zonas de consumo o de nueva transformación. A otra escala, tenemos actividades económicas de ámbito local y comarcal que, de una forma u otra, condicionan un tipo transporte muy particular, circunscrito a esta tecnología transformadora (molinos, almazaras, hornos, batanes...), que se sirven del transporte profesional o libre para dar salida a su producto y, además, abastecerse de materias necesarias para el propio proceso de transformación (cereales para el pan, leña para horno, caña de azúcar para el ingenio, aceituna para la almazara, etc.).

b) Las localidades ubicadas bajo la influencia de las vías de comunicación también registran transportistas. No solamente los caminos principales que articulaban el territorio y conectaban los grandes focos de producción-transporte-consumo, como la capital granadina con Sevilla, con el puerto de Málaga o con el Levante (Lorca y Cartagena) y su ramal hacia Almería, sino también existió una red intercomarcal y local, que conectaba los núcleos de población con los lugares de producción y de transformación. Especialmente contamos con dos zonas comarcales arrieras vinculadas al camino: el Valle de Lecrín que, por sus características económicas, permitiría liberar mano de obra, y ésta, influida por la cercana capital de Granada, por la circulación a la costa y por la demanda de transporte de la capital, se ocuparía en esta actividad. Y, de igual forma, los caminos de oeste de la jurisdicción de Almería, condicionados por la ciudad de Almería y los caminos hacia el oriente alpujarreño y Guadix. Además, a través de la red caminos y la ubicación de transportistas profesionales, podemos percibir su gran movilidad para cubrir las carencias de este servicio en poblaciones cercanas, como, por ejemplo, el caso de Zújar en el norte de

Baza. A pesar de todo ello, el predominio lo marcan los caminos y, como podemos comprobar, la red tiende a comunicar el interior con las ciudades y los puertos, buscando en la mayor parte de las ocasiones los caminos principales.

c) Las zonas de consumo, como las áreas de los núcleos más poblados, también condicionan la presencia de más o menos transportistas. Las ciudades y las agrovillas del reino de Granada contaban con transportistas profesionales entre su población, aunque los datos nos revelan que el porcentaje es mínimo, por lo que indudablemente tendría que haber un transporte libre que no quedó registrado. Estos núcleos generaban una especie de área de influencia con los pueblos y vías de comunicación cercanas, que complementarían este aspecto económico de la ciudad, propiciando una interdependencia entre la ciudad y el medio rural.

El transporte está condicionado al camino y el camino a la economía y la población. De ahí que se introdujeran mejoras en la red de caminos del Reino. No obstante, aunque se impulsaron estos proyectos, en realidad se redujeron a obras menores. Tenemos que considerar que este déficit de infraestructuras condicionó el desarrollo del transporte. Como consecuencia, el número de localidades en las que se registraron transportistas como actividad principal es menor del 50%. Y siempre en su geolocalización junto a las vías principales de comercio, las ciudades y los puertos. Lo que ocasionó que se dejaran áreas vacías, como las Alpujarras, sin apenas servicio de transporte. Una situación que responde a varios motivos. Aunque las malas comunicaciones, a veces impracticables, hayan servido para explicarlo, estamos seguros de que en La Alpujarra se transportaba, pues contaba con una red de sendas importante, por lo que seguramente el oficio de arriero no se registre en el Catastro, por no ser la actividad principal. ¿Acaso los arrieros del Valle de Lecrín en el oeste y del Andarax en el este podrían ocuparse del transporte de esta extensa comarca? Si así fuese, aún quedaría ese transporte libre de pequeña distancia, que no realizarían los transportistas profesionales.

El Catastro de Ensenada es parco en informaciones sobre la dedicación de los arrieros del reino de Granada. Conocemos algunos de los productos que transportaban

pudiendo establecer que, además de grano y leña, tan necesario, transportaban los recursos propios de la zona. Igualmente, conocemos de su estacionalidad y complementariedad, pero poco o nada de los trayectos o las cantidades. Y en cuanto a los precios por porte o legua andada, nada se conoce, teniendo que acudir a las utilidades reguladas en el ramo de lo industrial-comercial, que presentan un número importante de casuísticas, como veremos más adelante. Lo que está claro es que hay considerables diferencias entre un arriero que lleva leña al horno de pan y un arriero que transporta grano a la ciudad de Granada o un carretero que se ocupa del abastecimiento de maderas al Levante.

Sin duda, el papel de la arriería en el desarrollo económico y la propia vida cotidiana de una región es fundamental, aunque ello no se viese reflejado en los perfiles arrieros.

CAPÍTULO 5

ECONOMÍA Y HOGARES DEL TRANSPORTE EN EL REINO DE GRANADA

En este capítulo vamos a estudiar las características de los hogares arrieros del reino de Granada. Realizaremos un muestreo sobre la riqueza de los mismos, con objeto de comprobar si era cierta, para el reino de Granada, la afirmación de Braudel «de lo que no cabe duda es de la pobreza, de la modesta vida de los transportistas, marineros unos y campesinos otros; estos últimos dividen su tiempo haciendo unas veces de arrieros y cultivando las tierras, criando animales, ejerciendo de artesanos otras»⁶⁶⁷.

Consideramos que la muestra de la Entidad Principal de Guadix y de la ciudad de Vera nos ofrece un punto de partida sobre el que continuar trabajando en un futuro. Además, pondremos los datos en relación con las informaciones que hemos aportado en esta tesis sobre los hogares y la propiedad de Grazalema, y con el trabajo de Margarita M. Birriel sobre los caminos, los intercambios y la arriería en Pinos del Valle⁶⁶⁸. La muestra aborda desde la parte más occidental del Reino en la comarca rondeña hasta el propio Levante y desde el mundo rural de las tierras de Guadix a las ciudades de Guadix y Vera.

⁶⁶⁷ Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, Tomo 1 (Madrid: S.L. Fondo de cultura económica de España, 2001), 448.

⁶⁶⁸ Margarita M. Birriel Salcedo, “Caminos, intercambios y arrieros”, en *El Pinar en el Catastro de Ensenada*, coords. Margarita M. Birriel Salcedo, María José Ortega Chinchilla y Marta Marín Sánchez.

Así, estudiaremos el tamaño y la estructura de los hogares arrieros. También las informaciones sobre la edad y el estado civil de estos profesionales del transporte y cómo estos factores influyen en la propia actividad y en sus relaciones familiares. No olvidemos que se trata de un oficio que depara la soledad de las mujeres en el hogar mientras sus esposos transportan⁶⁶⁹. Además, contamos con datos globales sobre los hogares para Andalucía, Castilla-La Mancha y Castilla-León, también de determinados colectivos, como las jefaturas de hogar femeninas, lo que nos permitirá poder establecer comparaciones⁶⁷⁰.

Indagaremos en los recursos económicos de los hogares a partir del estudio de la propiedad y los ramos del personal y el industrial que el Catastro les reguló, pues el transporte estaba sometido, tanto a los imperativos del camino y la incidencia de la meteorología, como a la voluntad de quienes contrataban el porte. Por tanto, el transporte profesional, al igual que el trabajador agrícola asalariado, se desarrollaba de forma

⁶⁶⁹ Sobre la soledad nos remitimos al libro coordinado por Francisco García González (ed.), *Vivir en soledad: viudedad, soltería y abandono en el mundo rural (España y América Latina, siglos XVI-XXI)* (Madrid: Iberoamericana, 2020). Véase también del mismo autor Francisco García González, “Mujeres al frente de sus hogares. Soledad y mundo rural en la España interior del Antiguo Régimen”, *Revista de Historiografía (RevHisto)*, nº 26 (2017): consultado el 2 de agosto de 2021: 19-26. <https://e-REVISTAS.uc3m.es/index.php/REVHISTO/article/view/3697>. Dos trabajos de referencia sobre la soledad y la ausencia son los de María José de la Pascua, “Vivir en soledad, vivir en compañía: las mujeres y el mundo familiar en el siglo XVIII hispánico”, en *El siglo XVIII en femenino*, coord. Manuel Reyes García Hurtado, (Madrid: Síntesis, 2016), 151-190; y “A la sombra de hombres ausentes: mujeres malcasadas en el mundo hispánico del Setecientos”, *Studia Historica. Edad Moderna*, nº 38 (2) (2016): consultado el 2 de agosto de 2021: 275. <https://doi.org/10.14201/shhmo2016382237285>. Véase también para Jaén, el artículo de Raquel Tovar Pulido, “Entre la marginalidad y la soledad: las viudas de Vilches (Jaén) a mediados del siglo XVIII”, *Norba. Revista de Historia*, nº 27-28 (2014-2015): 405-420.

⁶⁷⁰ Para Andalucía utilizaremos los datos publicados en Francisco García González y Daniel Maldonado Cid, “Bajo el mismo techo. Los hogares en Andalucía a finales del Antiguo Régimen”, *Chronica Nova*, nº 45 (2019), consultado el 24 de febrero de 2021: 131-163. <https://doi.org/10.30827/cn.v0i45.8859>. Para Extremadura: Pablo Blanco Carrasco, *Demografía, familia y sociedad en la Extremadura moderna (1500-1860)* (Cáceres: Universidad de Extremadura, 1999). Para Castilla-La Mancha y Castilla-León: Francisco García González, “Las estructuras familiares y su relación con los recursos humanos y económicos”, en *Familias: historia de la sociedad española* (del final de la Edad Media a nuestros días), coords. Francisco Chacón Jiménez y Joan Bestard Comas (Madrid: Cátedra, 2011), 159-254.

discontinua a lo largo del año, pero con una diferencia: el arriero necesita, además de su fuerza de trabajo, al animal de carga, con el añadido de que tenía que asumir los costes de su manutención⁶⁷¹.

Para la ciudad de Vera contamos con documentación de las Justicias locales, lo que nos permitirá hacer una incursión en la conflictividad del transporte durante el siglo XVIII. Finalmente, presentaremos algunos datos sobre el mercado de bestias en el Valle de Lecrín.

5.1. Guadix y su tierra⁶⁷²

En 1752 el Partido de Guadix lo conformaban 38 lugares, villas y la propia ciudad de Guadix. Estaban distribuidas entre un camino principal de Carretas (Camino a Levante y su ramal a Almería) y numerosos caminos secundarios y veredas, que configuraban la circulación por el territorio. La Entidad Principal de Guadix supone el 9,52% de las localidades del reino de Granada y cuenta con un número importante de transportistas concentrados en la propia ciudad. Antonio Lara definió los caracteres de Guadix en tres claves: «entidad media de la población, base económica agrícola y gremial y fuerte presencia de la Iglesia en ella. Quizás esta última sea la que le daba el sello más

⁶⁷¹ El profesor González Beltrán ha analizado la problemática de los periodos de paro del trabajador agrícola y sus consecuencias (económicas, sociales, morales y de orden público). Además, así como la acción política que se desarrolla como respuesta a la problemática mencionada. Jesús Manuel González Beltrán, “Desempleo y pobreza en la agricultura de la Baja Andalucía en el siglo XVIII”, *Chronica Nova*, nº 37 (2011), consultado el 13 de enero de 2022: 237-270. <https://doi.org/10.30827/cn.v0i37.1608>.

⁶⁷² Véase: Raúl Ruiz Álvarez, “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*, nº 41 (2021): 589-630. <https://doi.org/10.24197/ihemc.41.2021.589-630>.

característico y la impronta que ha perdurado con mayor significación, hasta el punto que podríamos hablar de una ciudad a la sombra de la Iglesia»⁶⁷³.

La comarca de Guadix en el siglo XVIII ha recibido una especial atención de los investigadores, con importantes contribuciones a la historiografía del reino de Granada. Obligada referencia merece lo que hemos denominado en otros trabajos la “Escuela de Joaquín Bosque Maurel”⁶⁷⁴. Ecllosionó a mediados de los 80 ´con un destacado número de investigaciones, que seguían un patrón semejante para analizar la economía agraria y la demografía histórica de las comarcas del Reino y que, a día de hoy, continúan siendo referentes. Para Guadix y su tierra, contamos con las investigaciones de María Eugenia Urdiales Viedma, sobre la cueva como vivienda⁶⁷⁵, y la de Jesús Arias, sobre el Marquesado del Cenete⁶⁷⁶. En la misma línea de investigación vería la luz unos años más tarde el artículo de Juan Gámez sobre el paisaje agrario del término municipal de Guadix. Utilizando exclusivamente la documentación catastral, se integra entre sus estudios más amplios, que siguen el esquema ya señalado⁶⁷⁷.

⁶⁷³ Antonio Lara Ramos, “Decadencia y cambio en el siglo XVIII: la Sociedad Económica de Amigos del País de Guadix y las reformas del Corregidor Aynat”, *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, nº 13-14 (1999-2000): 365-393.

⁶⁷⁴ Raúl Ruiz Álvarez y María José Ortega Chinchilla, “Granada y Almería en El Catastro de Ensenada. Un recorrido por la historiografía”, *Revista de Historiografía (RevHisto)*, nº 35 (2021), consultado el 25 de marzo de 2022: 79-110. <http://dx.doi.org/10.20318/revhsto.2021.5244>.

⁶⁷⁵ María Eugenia Urdiales Viedma, *La cueva como vivienda en la provincia de Granada: evolución, situación y aspectos demográficos* (Granada: Universidad de Granada, 1986).

⁶⁷⁶ Jesús Arias Abellán, *Propiedad y usos de la tierra en el Marquesado del Cenete* (Granada: Universidad de Granada, 1984). El Marquesado lo componían Aldeire, Alquife, Dólar, Ferreira, Huéneja, Jérez, La Calahorra y Lanteira.

⁶⁷⁷ Juan Gámez Navarro, “El paisaje agrario y la propiedad de la tierra en Guadix durante el Antiguo Régimen (s. XVIII)”, *Revista de Estudios Andaluces*, nº 13 (1989), consultado el 25 de mayo de 2020: 117-148. <https://doi.org/10.12795/rea.1989.i13.07>. Véase también la monografía del mismo autor: *El espacio geográfico de Guadix: aprovechamientos agrarios, propiedad y explotación* (Granada: Fundación Caja de Granada, 1995).

Por otro lado, también se han ocupado de cuestiones demográficas, como la mortandad y economía de Guadix entre los siglos XVIII y XX, estudiada por Eduardo de los Reyes⁶⁷⁸; el trabajo de Antonio Lara sobre la estructura profesional de Guadix en el siglo XVIII⁶⁷⁹; o el de David Rosano, que analizó los hogares y las estrategias hereditarias de Guadix, Purullena, Huéscar y Puebla de Don Fadrique⁶⁸⁰. Finalmente, apuntar el artículo de Manuel Prieto sobre el trabajo de las mujeres en Guadix y el de Fernando Ventajas, sobre la minoría gitana⁶⁸¹.

En lo que respecta a las comunicaciones y el transporte en los comienzos de la Modernidad, contamos con el artículo de Carlos Javier Garrido García⁶⁸², que estudia la aparición de numerosas ventas en los caminos, como las de Graena, Guadix o Fuente del Álamo. Además, ofrece información relevante sobre las obras destacadas, por ejemplo, cita la del carril entre Guadix y Almería⁶⁸³.

⁶⁷⁸ Eduardo de los Reyes Peis, *La población de Guadix entre los siglos XVIII y XX. Evolución de la mortalidad dentro del proceso de transición demográfica y sus relaciones con aspectos del desarrollo económico y social* (Guadix: Archivo Histórico Municipal de Guadix, 1998).

⁶⁷⁹ Antonio Lara Ramos, "La estructura socioprofesional de Guadix en el siglo XVIII. Una aportación a su realidad social y económica" en *Actas del II Coloquio de Historia "Guadix y el antiguo reino de Granada (siglos XVIII-XIX)"* (Guadix; Ayuntamiento, 1994), 112-130. Véase también en las mismas actas el capítulo del mismo autor, "Guadix: ocupación y trabajo en el siglo XVIII. La obra de la Catedral", en *Actas del II Coloquio de Historia "Guadix y el antiguo reino de Granada (siglos XVIII-XIX)"* (Guadix: Ayuntamiento 1994), 131-157.

⁶⁸⁰ David Rosano Zaameño, "La comarca accitana y el altiplano granadino en el siglo XVIII: Aproximación a su organización familiar", *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, nº 16 (2004): 143-175.

⁶⁸¹ Manuel Prieto Gutiérrez, "Mujeres y trabajo en el Guadix del siglo XVIII: análisis de la participación femenina en el mundo laboral según las Respuestas Generales accitanas", *Boletín del Centro de Estudios Pedro Suárez: Estudios sobre las comarcas de Guadix, Baza y Huéscar*, nº 25 (2012): 209-238. Sobre la minoría gitana véase: Fernando Ventajas Dote, "La minoría gitana en la comarca de Guadix durante el siglo XVIII", *Boletín del Instituto de Estudios "Pedro Suárez": Estudios sobre las comarcas de Guadix, Baza y Huéscar*, nº 13 (2000): 105-140.

⁶⁸² Carlos Javier Garrido García, "Red viaria y fiscalidad mudéjar en el reino de Granada", *MEAH, SECCIÓN ÁRABE-ISLAM*, nº 66, (2017): 57-76.

⁶⁸³ Garrido García, "Red viaria y fiscalidad mudéjar en el reino de Granada", 62

En el siglo XVIII el camino desde Granada hacia Levante y su ramal hacia Almería será el que configure una vasta extensión de tierra con múltiples veredas, que se dirigirían a la *agrociedad* de Guadix⁶⁸⁴. Santos Madrazo apunta la orografía como condicionante para el camino. Así, las hoyas de Granada, Guadix y Baza y los puertos de la Mora y el Molinillo enlazarían Granada con levante, salvando por el sur el puerto de las Vertientes, en dirección Murcia, y el de Almaciles, en su recorrido por Huéscar⁶⁸⁵. Un camino que necesitó de constantes reparaciones y atención⁶⁸⁶, tanto de los Ayuntamientos como de la Junta de Caminos de Granada⁶⁸⁷, y que estaría salpicado de ventas y mesones para atender a viajeros y transportistas⁶⁸⁸.

5.1.1. Número y dedicación

Conocer el número de transportistas que circulaban por las tierras de Guadix no es una empresa fácil, debido a los términos que utilizan y a las diferentes cifras que nos aportan los documentos del Catastro. Mientras en las Respuestas Generales se contabilizaron 182

⁶⁸⁴ Sobre el término *agrovillas* nos remitimos a la extensa bibliografía de Antonio Domínguez Ortiz y al capítulo del profesor Francisco Sánchez-Montes González «Es gente casi sin número los que vienen de Castilla, la Mancha y Extremadura...» Un apunte a los movimientos de población en la Andalucía de la Edad Moderna», en *Gentes que vienen y van. Estudios en torno a las migraciones: ayer, hoy, mañana*, eds. Raúl Ruiz Álvarez y Elisa Moral Montero (Granada: Editorial Universidad de Granada, 2020), 85-108.

⁶⁸⁵ Santos Madrazo Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850. Vol. 1 La Red Vial* (Madrid: Turner, 1984), 43.

⁶⁸⁶ Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850. Vol. 2. El Tráfico y los Servicios*, 302-330.

⁶⁸⁷ José Jurado Sánchez, *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*, 81-82. A modo de ejemplo, véase: AHN, Consejos 1071, expediente 17. *Real Orden por la cual y mediante la Junta de Caminos se manda componer lo que falta de la cuesta de Diezma con el dinero de los propios de Guadix. 1781.*

⁶⁸⁸ Raúl Ruiz Álvarez, "Ventas, Mesones y Posadas en el reino de Granada", *Chronica Nova*, nº 46 (2020), consultado el 2 de marzo de 2021:309-345. <https://doi.org/10.30827/cnova.v0i46.13690>. Véase en especial el apartado sobre las hospederías en el Camino a Levante y su ramal a Almería.

transportistas, distribuidos de la siguiente manera: en Alcudia de Guadix (2 arrieros), Alquife (6 arrieros), Dólar (15 arrieros), Fiñana (3 traficantes), Gor (1 arriero, 3 traficantes y cinco carreteros), Guadix (140 transportistas con caballerizas y al menos 9 carreteros) y Jerez del Marquesado (1 reata de mulos que contrata mozos)⁶⁸⁹, en los Libros de los Cabeza de Casa tropezamos con notables diferencias: en Dólar se registran 28 arrieros, en Gor 6 carreteros y en Alquife se registran los 6 arrieros como jornaleros, labradores o barberos, dando cuenta del desempeño de varios empleos⁶⁹⁰. En otro nivel documental, los datos resúmenes de los Libros de lo Real también aportan datos diferentes para Guadix, con 127 trajineros⁶⁹¹. Por ello, para poder comparar se usarán los datos de las Respuestas Generales.

⁶⁸⁹ AGS, DGR 1ª Remesa, L 275, Alcudia de Guadix, f. 263v.

AGS, DGR 1ª Remesa, L 275, Alquife, f. 289r-290v.

AGS, DGR 1ª Remesa, L 286, Dólar, f. 198r-v.

AGS, DGR 1ª Remesa, L 278, Fiñana, f. 273v.

AGS, DGR 1ª Remesa, L 288, Gor, f. 640r-642r

AGS, DGR 1ª Remesa, L 288, Guadix, f. 107r-123v.

AGS, DGR 1ª Remesa, L 304, Jerez del Marquesado, f. 475r-v.

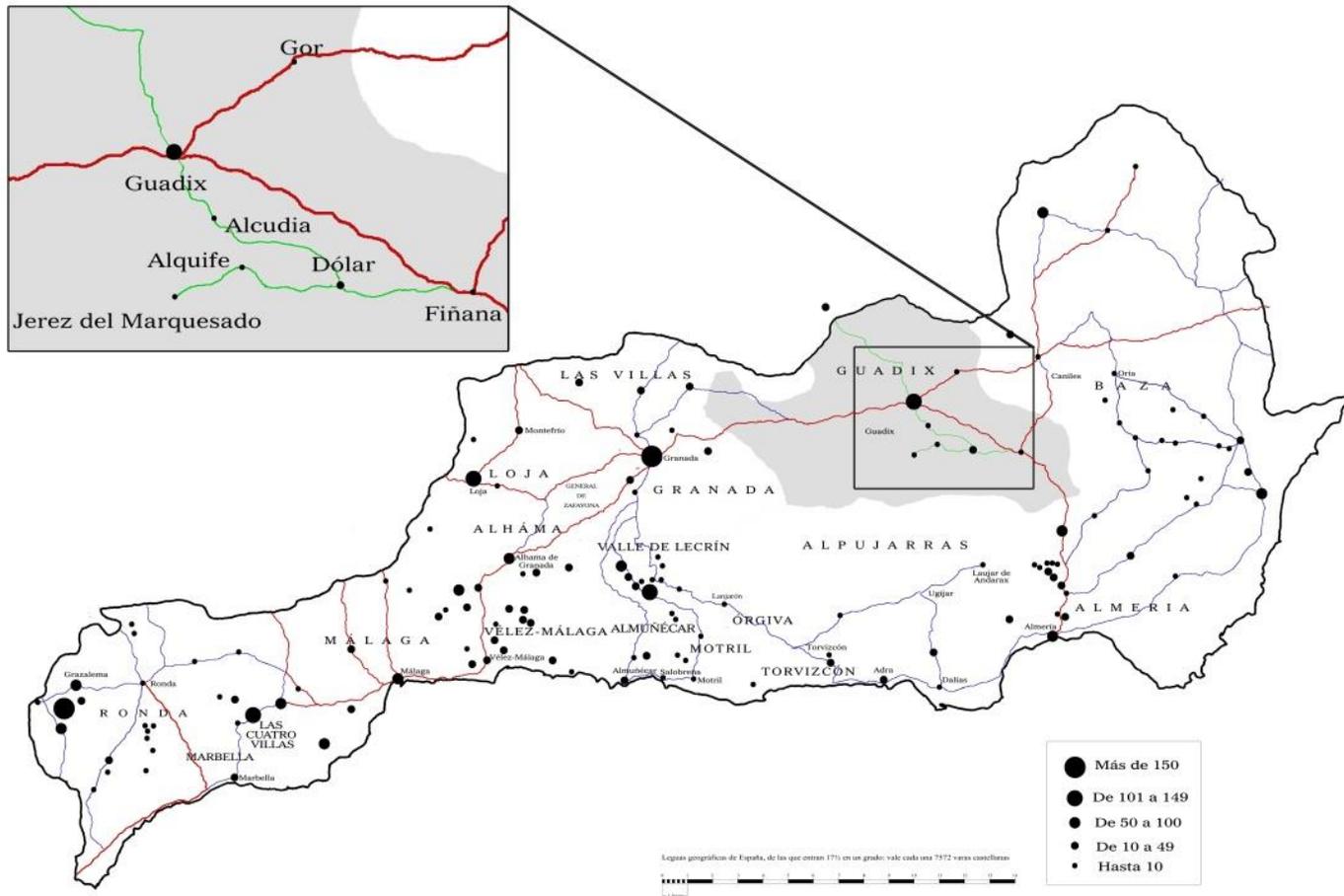
⁶⁹⁰ AHPGr, CE, RP Dólar, L 1208.

AHPGr, CE, RP, Gor, L 1251.

AHPGr, CE, RP, Alquife, L 1018.

⁶⁹¹ AHPGr, CE, RP, Guadix, L 1284, f. 714r-726r.

Mapa 5.7. Transportistas con bestias en Guadix y su tierra (s. XVIII)



Fuente: Catastro de Ensenada. Elaboración propia a partir del Mapa de Tomás López (1795) y del Itinerario de Caminos de Escribano y Razola (1760-1788)

A mediados del siglo XVIII los transportistas se concentran en la ciudad de Guadix y algunos en Dólar, aunque en cantidad menor. Las cifras, para los demás lugares y villas de la tierra de Guadix, son muy pequeñas. Se centralizan en Guadix principalmente por dos motivos: por su tamaño, alcanzando el 8,59% de los Cabezas de Casa que se dedicaban al oficio de transportar, y por constituir el nudo de comunicación relevante entre el camino Granada-Levante y el camino Granada-Almería. Estas cifras encajan dentro de la lógica del sistema de transportes.

A partir de los datos con los que contamos para el Valle de Lecrín⁶⁹², podemos determinar, primero, la importancia del tráfico al puerto de Motril y el traslado de azúcar y pescado a Granada, importancia que se refleja, tanto en la densidad de los pueblos con arrieros (61,1%) como en el número de ellos, en unas cifras considerablemente superiores, en relación a la población total, como se puede ver en Pinos del Valle (28%), Restábal (22,22%) y Saleres (27,12%). En contraposición, la comarca de Guadix, atiende a otras características de paso y comercio, como el tráfico de carretas que trasladan madera desde Castril para abastecer los almacenes de Granada o los mulos que transportan leña, granos, materiales para la construcción y géneros. Ejemplos de ello se encuentran en la ciudad de Guadix: Francisco Pérez, arriero, que abastece de aceite a esta ciudad y tiene trato para comprar y vender bestias; y Francisco Peregrino, arriero, que trata con cáñamo y miel de caña. También hay ejemplos de la complementariedad con otros oficios, como el de panadero (Carlos Bonillo, Simón Lamuerte y Francisco García Sopas) y el de alfarero (Manuel de Utrilla)⁶⁹³.

En cuanto a la dedicación, volvemos a la incidir en la idea de Fernand Braudel de que «la industria del transporte no se puede separar fácilmente de la vida campesina que la anima y tampoco de la vida de las pequeñas ciudades que de él derivan buena parte de sus ingresos». A lo largo de la tesis, de forma reiterada, hemos argumentado la validez de dicha

⁶⁹² Datos inéditos. Véase también Birriel Salcedo: "Camino, intercambios y arrieros".

⁶⁹³ Juan Gámez Navarro (Introducción), *Guadix 1752 según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada*, (Madrid: Tabapress, 1991), 118-124.

afirmación para el reino de Granada en el siglo XVIII. En el caso de las localidades que conforman la Entidad Principal de Guadix tenemos constancia de la complementariedad del trabajo y la estacionalidad. Así, por ejemplo, en Alquife, las Respuestas Generales registran 6 arrieros, de los cuales en 4 detalla que ejercen su oficio de forma estacional: Diego de Perciber, con 3 jumentos, dedica 3 meses al año a la arriería, regulándosele 400 reales; Juan Alejandro, con 3 jumentos, 6 meses al año, por los que le regulan 1.000 reales; Francisco Vílchez, con 2 mulos, 6 meses al año, por los que podrá producir 600 reales; y Torcuato Vílchez, con 2 mulos, por 6 meses, 600 reales. A este producto habría que sumarle 1 real diario por cada jumento y 2 por cada mulo, rebajándoles los días que están parados⁶⁹⁴. En la localidad de Gor, al arriero registrado, Luis García, que comparte su actividad con la de tendero, se le regulan de producto 3 reales al día por una tienda de especiería y tráfico de arriería con una bestia⁶⁹⁵.

Como se desprende de la documentación, la actividad era ejercida por los propios individuos, a excepción del caso de Jerez del Marquesado, donde encontramos un trabajo para un tercero. En concreto una recua de 4 mulos que contrata mozos, aunque este oficio lo controla la excelentísima Señora del Marquesado, también se comparte con el de otras granjerías. Nos ofrece otro dato más, la dedicación familiar, pues el hijo de Don Pedro Barte, administrador de dicha Señora, es uno de los asistentes de esta recua, por lo que gana 3 reales diarios de salario⁶⁹⁶.

El trabajo arriero fue complementario con las actividades agroganaderas, como, por ejemplo, en Alquife, donde fueron registrados como labradores y jornaleros, a excepción de Diego Peñalver, que lo fue como barbero. También se registran casos singulares, como el de Antonio Morcillo, trajinero, tendero del carbón, leña menuda y verduras; o el de Francisco Pérez Lamuerte, arriero y panadero, al que se le regulan por su industrial de

⁶⁹⁴ AGS, DGR 1ª Remesa, L 275, Alquife, f. 289r-290v.

⁶⁹⁵ AGS, DGR 1ª Remesa, L 288, Gor, f. 640r-642r

⁶⁹⁶ AGS, DGR 1ª Remesa, L 304, Jerez del Marquesado, f. 475r-v.

arriero con dos asnos 1.100 reales y, por el horno para cocer pan, 440 reales⁶⁹⁷. Si el transporte en la costa va de la mano de los ingenios, en la mayoría de los pueblos está determinado por los hornos y molinos de aceite, pues estas industrias necesitaban gran cantidad de leña. Así encontramos un trabajo compartido entre las labores propias de la producción y las del transporte. En Guadix se ve en Juan Esteban de Cuerva, maestro de molino, que, además, es arriero con cuatro asnos, aunque se le regule un industrial muy bajo como molinero y nada por la actividad arriera, lo que sugiere la necesidad de plantear en un futuro el análisis de la regulación del pluritruabajo profesional⁶⁹⁸.

Podemos afirmar que la pluriactividad en la arriería es común, ya que también fue señalada por Margarita M. Birriel Salcedo para el Valle de Lecrín y por Camilo Fernández Cortizo para la Galicia rural⁶⁹⁹. En definitiva, en Guadix no habría un grupo homogéneo y diferenciado de transportistas, como hemos observado en otros territorios de la península, donde se configuran verdaderas burguesías mercantiles. Tampoco conocemos que conformasen grupos mancomunados o gremiales.

5.1.2. Los hogares del transporte

El Libro de los Cabezas de Casa de la ciudad de Guadix nos proporciona información sobre los hogares con algún miembro dedicado al transporte. Así, hemos podido documentar en el Libro de los Cabezas de Casa 103 hogares: 41, donde los cabezas de casa son trajineros; 35, donde son arrieros 2 traficantes⁷⁰⁰; 1 oficial de carretero (artesano)⁷⁰¹, 1 mozo

⁶⁹⁷ AHPGR, CE, RP, Guadix, L 1284, f. 281r-v.

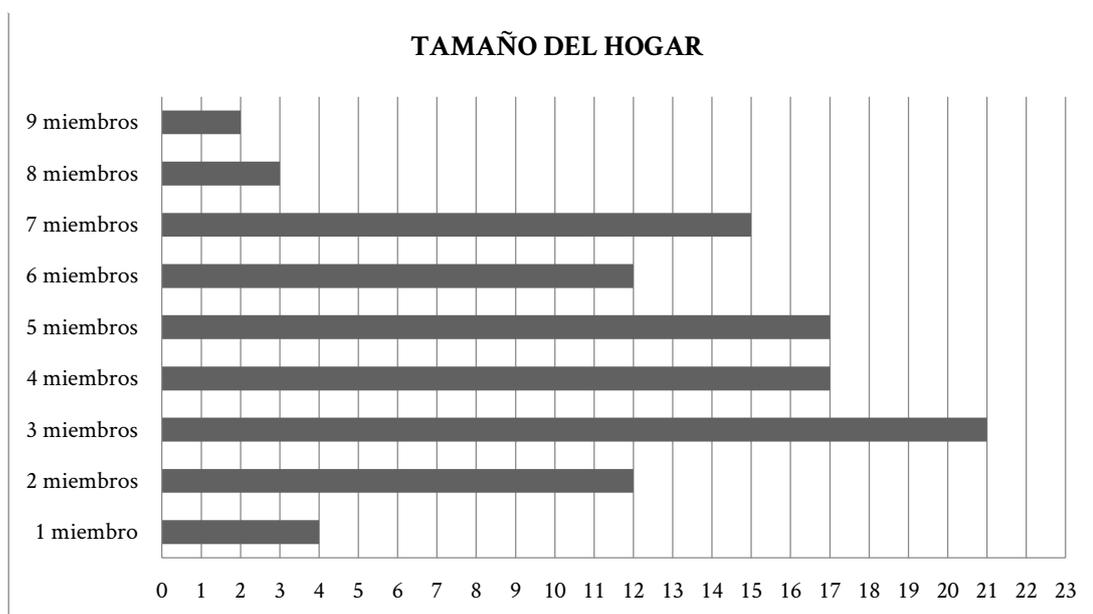
⁶⁹⁸ AHPGr, CE, RP Guadix, L 1284, f. 522r.

⁶⁹⁹ Birriel Salcedo, "Camino, Intercambios y Arrieros", y Camilo Fernández Cortizo, "Arrieros y Traficantes en la Galicia rural de la época moderna", *Ohm: Obradoiro De Historia Moderna*, nº 17 (2008), consultado el 15 de abril de 2020: 336-339. <https://doi.org/10.15304/ohm.17.459>.

⁷⁰⁰ AHPGr, CE, RP Guadix, L 1282, f. 31r.

mulero⁷⁰², 1 mozo de arriería⁷⁰³, 2 maestros carreteros (artesanos)⁷⁰⁴, 1 cosario⁷⁰⁵, 5 cocheros⁷⁰⁶, 6 bolicheros⁷⁰⁷ y 1 acarreador de molino⁷⁰⁸. A ellos hay que sumarles otros trabajadores del transporte en hogares encabezados por 5 viudas con hijos dedicados al transporte, una mujer con marido ausente, que tiene un hijo arriero, y el Conde de Alcudia, que dispone de un criado cochero⁷⁰⁹.

Gráfico 5.1. Tamaño de los hogares de la ciudad de Guadix (s. XVIII)



Fuente: Catastro de Ensenada. Libro de los Cabezas de Casa Seculares de Guadix.

Elaboración Propia

⁷⁰¹ AHPGr, CE, RP Guadix, L 1282, f. 116r.

⁷⁰² AHPGr, CE, RP Guadix, L 1282, f. 20v.

⁷⁰³ AHPGr, CE, RP Guadix L 1282, f. 154v.

⁷⁰⁴ AHPGr, CE, RP Guadix L 1282, ff. 114v; 141v.

⁷⁰⁵ AHPGr, CE, RP Guadix L 1282, f. 49r.

⁷⁰⁶ AHPGr, CE, RP Guadix L 1282, ff. 3v; 14v; 33r; 34r.

⁷⁰⁷ AHPGr, CE, RP Guadix, L 1282, ff. 69r ; 102r; 145v; 151r; 156r.

⁷⁰⁸ AHPGr, CE, RP Guadix, L 1282, f. 100r.

⁶⁷ AHPGr, CE, RP Guadix, L 1282, f. 154v; 50v; 55r ; 56r ; 101r ; 11r.

El tamaño medio de los 103 hogares de la ciudad de Guadix en los que se han documentado transportistas se sitúa en 4,5, ligeramente superior al tamaño medio global de la ciudad (4,08)⁷¹⁰ y a las cifras que, para Andalucía, proporcionan González y Maldonado (3,79)⁷¹¹. Si atendemos a los hogares cuyos cabezas de casa son trajineros, el promedio baja una décima, hasta 4,44. Y si lo hacemos con los arrieros, aumenta a 4,86. Las frecuencias dominantes son hogares masculinos de tamaño 3 (20), seguido muy de cerca de los hogares masculinos de 5 (17), de 4 (15) y de 7 (15). En medio quedan los hogares de 6 (12) y de 2 (9); y, muy alejados, los de 1 (4), los de 8 (3) y los de 9 (2). En lo que atañe a las jefaturas de hogar femeninas que registran entre sus miembros un transportista, la muestra es demasiado pequeña para extraer alguna conclusión. No podrían ser solitarias, puesto que no hemos encontrado ninguna mujer que se registre como transportista, siendo los tamaños 2 (3), 3 (1) y 4 (2) los que aparecen. Datos muy similares a los proporcionados por Margarita M. Birriel Salcedo, para el Valle de Lecrín, donde el tamaño medio de los hogares encabezados por mujeres era 2,9⁷¹², y los que aportó, para cinco municipios de la costa granadina, Daniel Maldonado Cid, cuya media quedó en 3,08⁷¹³. Indicar la presencia de 15 criados en 7 casas y su determinación para el tamaño, no sin antes advertir que esto no significa que sólo 7 transportistas contaran con criados, sino que convivían con ellos, ya que los criados podrían conformar sus hogares en otras casas. No obstante, como veremos a continuación, tanto lo que podían producir como sus propiedades, eran, por lo general, muy bajas, lo que a priori nos lleva a pensar que no era probable que pudiesen contar con

⁷¹⁰ Para los datos globales usaremos los apéndices de David Rosano Zaameño, “La comarca accitana y el altiplano granadino en el siglo XVIII: Aproximación a su organización familiar”, 165-175.

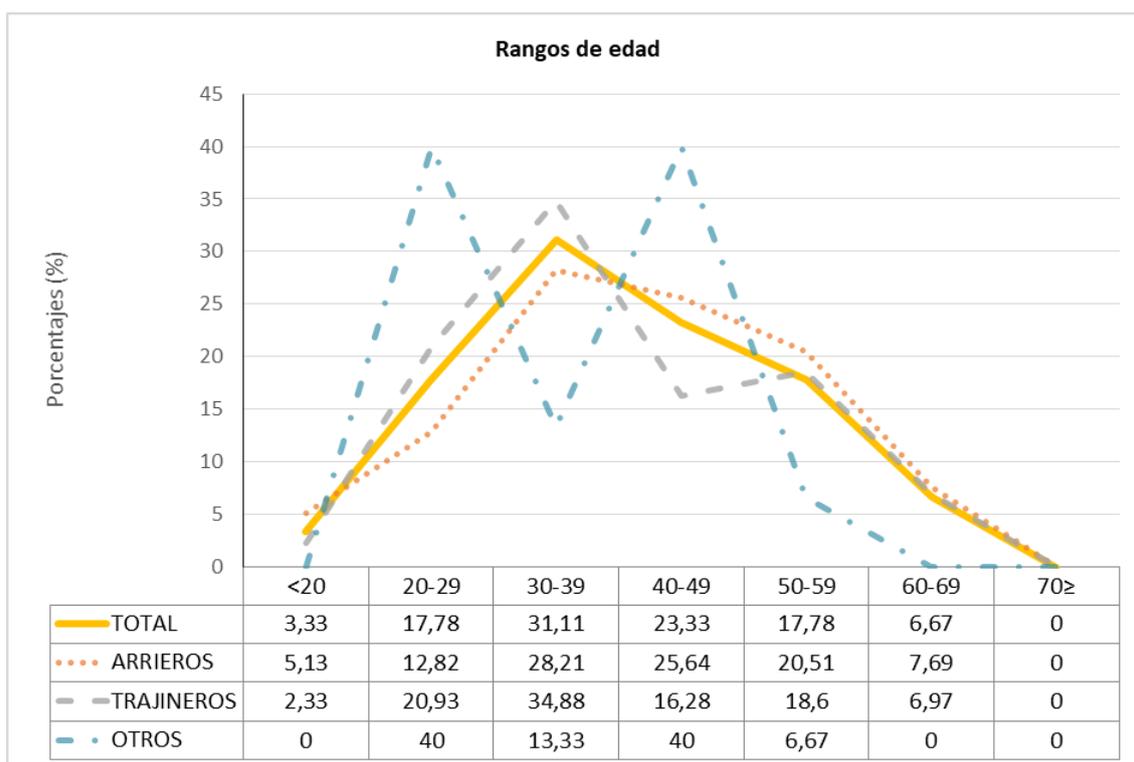
⁷¹¹ Francisco García González y Daniel Maldonado Cid, “Bajo el mismo techo. Los hogares en Andalucía a finales del Antiguo Régimen”, 148.

⁷¹² Margarita M. Birriel Salcedo, “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*, nº 31 (2029): 63.

⁷¹³ Daniel Maldonado Cid, “Mujeres al frente del hogar: Familia y desigualdad en el sur de la Intendencia de Granada a fines del Antiguo Régimen”, *Baetica. Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, nº 39 (2019): 200.

criados. Así, se registran 7 criados en el hogar del Conde de Alcudia (9)⁷¹⁴, tres criadas en el de Pedro González (4)⁷¹⁵, otra en el de Salvador de Robles (4)⁷¹⁶ y, finalmente, un criado en los hogares de Francisco Ruiz (6)⁷¹⁷, de Salvador López (4)⁷¹⁸, de Pedro Ariza (5)⁷¹⁹ y de Felipe Contreras (5)⁷²⁰.

Gráfico 5.2. Ciclo de vida de los transportistas de la ciudad de Guadix (s. XVIII)



Fuente: Catastro de Ensenada. Libro de los Cabezas de Casa de Guadix.
Elaboración Propia.

⁷¹⁴ AHPGr, CE, RP Guadix, L 1282, f. 11r.

⁷¹⁵ AHPGr, CE, RP Guadix, L 1282, f. 20v.

⁷¹⁶ AHPGr, CE, RP Guadix, L 1282, f. 31r.

⁷¹⁷ AHPGr, CE, RP Guadix, L 1282, f. 86v.

⁷¹⁸ AHPGr, CE, RP Guadix, L 1282, f. 93r.

⁷¹⁹ AHPGr, CE, RP Guadix, L 1282, f. 166v.

⁷²⁰ AHPGr, CE, RP Guadix, L 1282, f. 49r.

Este segundo gráfico muestra cómo el número de transportistas se incrementa en los intervalos 30-39 años. Los cabezas de casa de Guadix eran mucho más numerosos en esta franja, lo que conduce a pensar en la fuerza física necesaria para el control de bestias, carros y carretas, así como para garantizar la seguridad en el camino. Lógicamente, el consumo de calorías sería elevado. Juan Félix García Pérez⁷²¹ estimó un consumo medio de 160 calorías por hora de camino en el viaje de los repobladores, éstas serían superiores en el caso de los transportistas, por el tipo de trabajo. En efecto, no hay gentes que se dediquen al transporte que superen los 66 años ni tampoco hay muchos menores de 18, pues enfrentarse a los peligros del camino requería, además de la fortaleza física mencionada, una fortaleza psíquica y un conocimiento del oficio. Había que cuidar al ganado, conocer los caminos, proteger la mercancía, etc.

Referente al estado civil, el 87,4% están casados, y en el restante 12,6% hay viudos y viudas que viven con sus hijos y algún soltero y viudo solitario. No obstante, Cervantes definió como sería la vida de estos arrieros como “gente que ha hecho divorcio con las sábanas y se ha casado con las enjalmas”⁷²².

Siguiendo la clasificación de Laslett, presentaremos los datos estadísticos de las estructuras familiares que imperan en estos hogares, siendo conscientes de sus límites y, al mismo tiempo, del interés que encierra el conocimiento de los lazos de parentesco entre los diferentes hogares destinados al transporte, como, por ejemplo, en el caso de Dólar, donde los apellidos Huete y Cuerva predominan en las familias del transporte⁷²³. Volviendo a la

⁷²¹Juan Félix García Pérez, “La repoblación de Padul tras la Guerra de las Alpujarras: un desafío humano en el siglo XVI”, en *Gentes que vienen y van. Estudios en torno a las migraciones: ayer, hoy, mañana*, 147-159.

⁷²² Miguel de Cervantes Saavedra, *El licenciado Vidriera*, Alicante, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2001. En línea: <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcm29s9>. Consultado el 5 de julio de 2020.

⁷²³ Sus límites y posibilidades para el análisis de la estructura de los hogares los estudió el profesor Francisco Sánchez-Montes González, “Una aplicación metodológica a la demografía urbana: padrones parroquiales en Granada”, *Chronica Nova*, nº 27 (2000): consultado el 14 de abril de 2020: 199-215. <https://doi.org/10.30827/cn.v0i27.2040>.

ciudad de Guadix, el modelo de familia nuclear es el más representativo entre los transportistas con un 87,4%, algo superior al 76,4% ofrecido por García y Maldonado para Andalucía oriental. Pocos son los solitarios que se dedican al transporte en el camino (4,9%), pues la mayoría de los hogares de “solitarios” serían de mujeres y, como ya hemos manifestado, con los datos analizados hasta la fecha, éstas no se contemplan entre los transportistas, más allá de ser propietarias de cabañas o jefas de hogares en los que se registran hijos con estos oficios. No hemos encontrado ni un solo ejemplo de familias múltiples o indeterminadas. Las familias extensas supondrían el 12,3%.

Finalmente, apuntar que las edades de los hijos en el hogar oscilan entre el nacimiento y los 33 años. Según Sanz Sampelayo, el acceso a las primeras nupcias en la comarca de Guadix estaría en torno a los veinticinco años para los varones y casi veinticuatro para las mujeres⁷²⁴. Pocos son los casos que hemos encontrado en los hogares del transporte que prolonguen su permanencia, sin poder determinar las causas.

5.1.3. La economía: propiedad e industrial

Los indicadores de propiedad de los transportistas con bestias nos permitirán acercarnos al conocimiento de la condición social de los transportistas de Guadix y su Tierra en el siglo XVIII. Si ya conocemos cómo eran sus hogares y cómo se ganaban la vida, el indicador del capital fiscal total nos demuestra la debilidad de este grupo social. La media se sitúa en 1.225,65 reales de vellón, siendo el mayor de 9.010 reales y el menor de 308 reales. Estas cifras hay que darlas por municipios, pues el industrial no se reguló por los mismos valores, encontrando notables diferencias entre la ciudad y los pequeños pueblos. Así, en Alcudia de Guadix se sitúa en 1.137,33 reales, siendo el mayor de 2.256 y el menor de 360; en Alquife en 755 reales, siendo el menor 639 y el mayor 960; en Dólar 399,59 reales de vellón, siendo

⁷²⁴ Juan Félix Sanz Sampelayo, “Un estudio demográfico para fines del siglo XVIII. El Censo de Floridablanca y la provincia de Granada”, *Chronica Nova*, nº 17 (1989): 319.

el menor 208 y el mayor 686; en la ciudad de Guadix 1.461,15 reales, siendo el menor de 550 y el mayor de 9.010. En Gor, el único transportista con bestias tiene un capital de 1.244 reales y 11 maravedís. La riqueza calculada por Ensenada para los transportistas con bestias se concentró en tramos muy bajos, obtenidos mayormente de su actividad arriera, con un 30,76% entre 308-550 reales y un 28,85% entre 556 y 1.100. Otro 28,85% se situaría entre 1.100 y 2.100 reales; un 4,81% entre 2.100 y 3.100 y superarían esta cifra sólo el 6,73%. Si consideramos que el industrial regulado por el tráfico con una caballería menor oscilaba entre 300-600 reales, nos situamos ante hogares con exiguos recursos, más allá de su capacidad de trabajo. De hecho, algunos aparecen registrados como pobres.

Atendiendo a la propiedad de las casas, sólo el 31,73% de los transportistas con bestias cuentan con vivienda o corral. El ámbito rural muestra la diferencia con la ciudad de Guadix. En Alcuñá de Guadix y Gor el 100% de los transportistas con bestias cuenta con vivienda; en Dólar, el 95,46% y en Alquife, el 66,67%. Por el contrario, en la ciudad de Guadix tan sólo el 13,63% cuenta con vivienda en propiedad.

Tampoco es elevado el porcentaje de quienes poseen tierras (16,35%), siendo en su mayoría pequeñas porciones de viñas. Y, en lo que respecta al ganado, la mayoría cuentan con 1 cerdo, por el que se les regulan 6 reales, y algunos poseen ganado lanar, concentrados en Dólar. Así, Francisco Esteban, arriero, cuenta con 40 cabezas de ganado lanar; Alonso Méndez, de la misma localidad, tiene 30; o Alonso de Buendía y Andrés de Cuerva disponen de 6. El caso más significativo, en lo que atañe a la propiedad, es el de Francisco Pérez, arriero de Guadix, que registra una casa y cuatro cuevas, junto a dos piezas de tierra de regadío y otro par de viña de riego. A estas propiedades hay que sumarle el industrial por la arriería, con una cabeza de ganado mular y cinco asnales, por la que le regulan 3.300 reales, más 2.750 por ser el abastecedor de aceite de la ciudad y trato con bestias.

En cuanto al industrial, determinar el trabajo del transporte y su regulación es una tarea compleja, debido a que el Catastro no nos proporciona una información estandarizada para la comarca de Guadix. Además, si analizamos los datos sin unas

indicaciones previas, podrían llevarnos a un análisis cuantitativo no válido para establecer conclusiones.

En primer lugar, hay que referirse a la regulación del industrial-comercial. Concepción Camarero Bullón lo estudió en su tesis doctoral y en la referencia obligada para los estudios sobre el Catastro, *Burgos y el Catastro de Ensenada*⁷²⁵, aportando luz a la regulación de la utilidad a los arrieros. En el capítulo siguiente demostraremos cómo la valoración de la regulación del industrial en cada municipio es diferente, por lo que no se deben comparar cifras brutas, lo que no exime de que se puedan realizar otro tipo de análisis, como puede ser el de la propiedad media de bestias con que trajinaban y su tipo, o el diseño de un mapa, atendiendo al industrial que se les reguló. También señala Concepción Camarero que en el Reino no contamos con información sobre los trayectos o lo que transportaban, y los Memoriales o Relaciones Juradas no amplían la información, limitándose a declarar los datos que ya aparecen en los libros de los Cabezas de Casa y de lo Real. Tampoco contamos con esta información homogeneizada sobre el tiempo de dedicación al oficio. En cuanto al producto, se propone la decisión práctica de habar de producto neto, una vez descontados los gastos de comida y bestias, justificándose en el fin del Catastro, que debía cargarles el neto tras descontar los gastos de los ingresos⁷²⁶, aunque hay que aclarar que no siempre sería así y, por tanto, manejamos estimaciones. Atendiendo a la información de las Respuestas Generales, contamos con dos localidades que aportan la utilidad total por el tráfico, contabilizando el número y tipo de bestias (Alquife y Guadix), tres localidades que aportan el industrial por la arriería sin especificar el número de bestias con que trajinan (Alcudia de Guadix, Dólar y Gor) y una última, que atiende a otras casuísticas, Jérez del Marquesado. Los Libros de lo Real amplían esta información al registrar los bienes raíces y las bestias. Cruzando los datos, podemos

⁷²⁵ Concepción Camarero Bullón, *Burgos y el Catastro de Ensenada* (Burgos: Caja de Burgos, 1989), 281-314; *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada*, Tesis doctoral inédita (Madrid, Universidad Autónoma de Madrid, 1987), consultada el 2 de junio de 2020. <https://repositorio.uam.es/handle/10486/6264>.

⁷²⁶ Camarero Bullón, *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada*, 638.

aventurar una estimación del industrial por caballería, observando las diferencias entre las localidades de la misma comarca.

Tabla 5.1. El industrial del transporte con bestias en Guadix y su tierra (s. XVIII)

	INDUSTRIAL
Alcudia de Guadix	- 365 reales por caballería mayor.
Dólar	- 300 reales de vellón independientemente del número de caballerías.
Alquife *	- 600 reales por cada caballería menor. - 600 reales por caballería menor.
Gor	- 1.1000 reales por caballería mayor.
Guadix*	- 550 reales por caballería menor. - 1.100 reales por caballería mayor.

*Valores aproximados

Fuente. Catastro de Ensenada. Respuestas Generales y Libro de lo Real de Guadix.
Elaboración Propia.

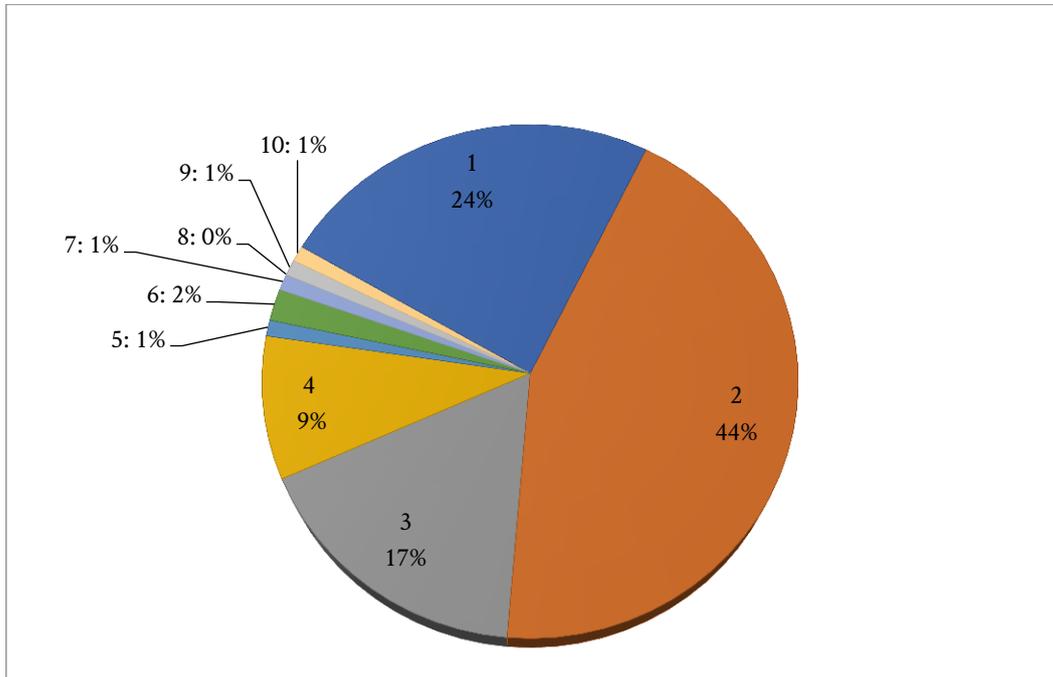
Los Estados o Mapas Letra-F de la comarca de Guadix nos permitirán calcular el peso del transporte con bestias en relación al total de industrial que recoge este mapa. En Dólar⁷²⁷, el rendimiento de la arriería ascendía a 7.800 reales de vellón, un 39,21% del total de actividades comerciales del ramo de lo industrial-comercial; en Alcudia de Guadix⁷²⁸, 2.930 reales (38,35%), y en Guadix, a 159.290 reales (31,81%)⁷²⁹, siendo entre todas la actividad más alta, por encima de notarios, oficiales de pluma, sacristanes, horneros, panaderos, tenderos, comerciantes, médicos, cirujanos, boticarios, cortadores, escribanos, taberneros, coheteros, molineros, etc.

⁷²⁷ AHPGr, CE, RG, L 1209, Dólar, f. 49v-50r.

⁷²⁸ AHPGr, CE, RG, L 978, Alcudia de Guadix, f. 56v-57r.

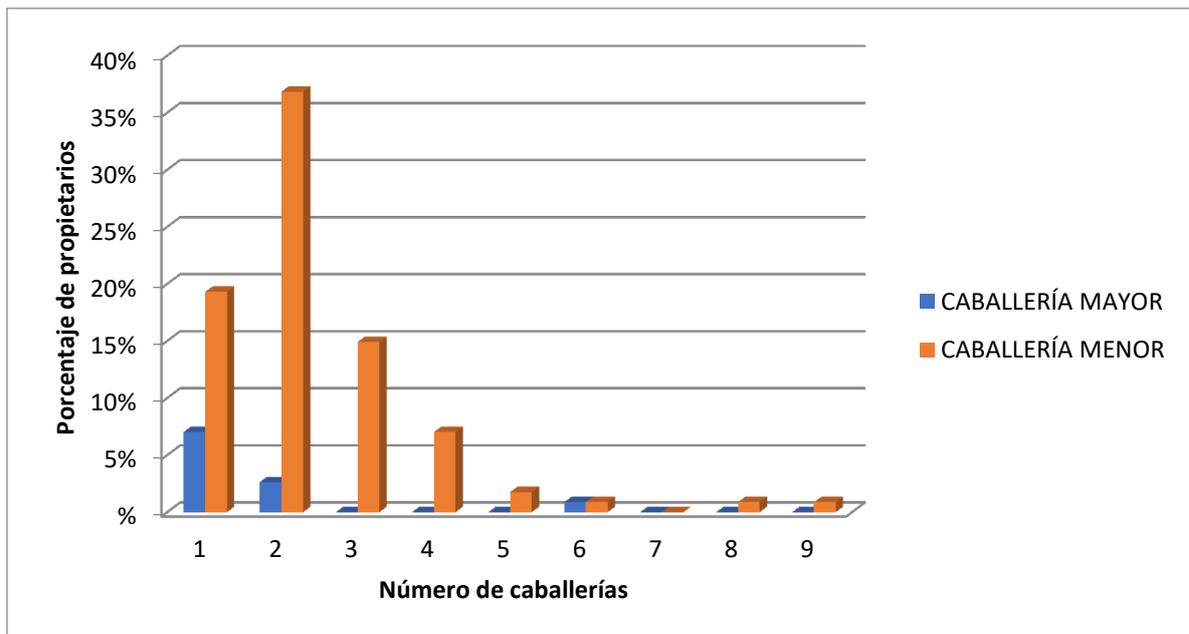
⁷²⁹ AHPGr, CE, RG, L 1286, Guadix, f. 193v-194r.

Gráfico 5.1. Porcentaje de propietarios por número de bestias en Guadix y su tierra (s. XVIII)



Fuente: Catastro de Ensenada. Libros de lo Real de Alquife, Guadix, Dólar, Gor y Alcudia de Guadix. Elaboración Propia.

Gráfico 5.1. Tipo de caballerías y su porcentaje por propietario en Guadix y su tierra (s. XVIII)



Fuente: Libros de lo Real Libros de lo Real de Alquife, Guadix, Dólar, Gor y Alcudia de Guadix. Catastro de Ensenada. Elaboración Propia.

Por otro lado, es necesario establecer la frecuencia de la propiedad de las bestias y sus tipos y el porcentaje de bestias por propietario. Así, como se puede ver en el Gráfico, la mayoría contaban con 2 bestias (44%), seguidos de los que tenían 1 (24%) y 3 (17%). Muy alejados se encuentra el grupo de los que contaban con cuatro bestias (9%) y muy pocos poseerían entre 5 y 10 bestias (6%). En cuanto al tipo de caballerías, predominan las menores en todos los grupos, aunque hay algunos propietarios que cuentan con algún mulo o caballo (Gráfico 4). Tan sólo el 10,35% posee caballerías mayores, mientras que el 83,62% posee menores. El 5,2% posee de ambos tipos. Estas cifras muestran, para Guadix y su tierra, que el transporte con bestias se realizaba en su mayoría con caballerías menores, porcentajes similares a los datos que tenemos para el reino de Granada y para otras zonas, ya que, al igual que Camarero indicaba para Burgos, “constituye signo de posición social o económica elevada”.

En definitiva, los arrieros de Guadix y su tierra se concentraron en las inmediaciones del camino de Granada a Levante y su ramal de Almería. Con un tamaño de hogar cuya media está situada en 4,5 miembros y una estructura nuclear (87,38% en la ciudad de Guadix). En cuanto al perfil demográfico, son hombres casados (87,38%) entre 30-49 años, entre los que hay solteros, viudos y viudos solitarios. Sus ingresos por el transporte son muy bajos, entre 300-600 reales de vellón para quienes trajinaban con las caballerías menores, que eran las predominantes. Los datos también nos muestran la complementariedad del trabajo y la estacionalidad del transporte condicionado por las cosechas, el caudal de trabajo o la meteorología, entre otros, siendo la estacionalidad y economía del viaje dos de los elementos más difíciles de estimar. La mayoría vivía en régimen de arrendamiento y su propiedad nos dibuja un panorama de limitados recursos, o pobreza relativa, pues todos cuentan con la capacidad de su trabajo y la herramienta, las bestias.

5.2. La ciudad de Vera

La elección de la ciudad de Vera para realizar un análisis en profundidad del transporte y los transportistas no ha sido al azar, sino motivada por dos razones de peso: primera, porque en el Archivo Municipal de Vera se conservan varios padrones de habitantes para el siglo XVIII en los que se registra la actividad arriera, lo que nos permite analizar la evolución del número de arrieros que trafican en esta localidad, así como algunas características de los hogares; y segunda, porque la documentación del Catastro de Ensenada para Vera es de una especial singularidad en el detalle. Además, las variaciones de datos entre los diferentes niveles documentales son significativas, lo que nos llevó a realizar un vaciado sistemático de toda la información.

La ciudad de Vera se sitúa en la parte oriental de la Entidad Principal de Baza, a 5 km del mar Mediterráneo, en un fértil valle que recoge las aguas de los ríos Almanzora, Aguas y Antas, formando una depresión donde conviven tierras de regadío y de secano⁷³⁰. Su término municipal ocupa, según la información del Catastro de Ensenada, tres leguas y cuarto desde Levante a Poniente y unas ocho leguas de Norte a Sur, e incluye los campos de Pulpí y la Sierra de Cabrera. Linda con el mar por Levante, con la jurisdicción de Huércal Overa por Poniente, por la Mojonera de la Ciudad de Lorca al Norte y por la Mojonera de la villa de Sorbas por el sur⁷³¹. Con diferentes emplazamientos a lo largo de la historia, como señala Luis Cano Rodríguez en su tesis doctoral, y con una fuerte fortificación, a causa de los ataques berberiscos, en 1518, tras dos seísmos de gran intensidad, la ciudad se tiene que reconstruir, para lo que elige el territorio llano que ocupa en la actualidad,

⁷³⁰ Domingo Ortiz Soler y Lorenzo Cara Barrionuevo, *Vera, Agua y Suelo* (Mojácar: Arráez editores S.L., 2003), 10.

⁷³¹ María Teresa García del Moral Garrido, "Límites Territoriales", en *Toponimia de Almería sus ciudades, villas y lugares según el Catastro de Ensenada*, coord. Jorge Lirola Delgado (Almería: Fundación Ibn Tufayl de Estudio Árabes, 2020), 47.

recurriendo al plano en retícula⁷³². No será hasta el siglo XVIII cuando la ciudad alcance un auge demográfico y económico. La población pasa de 775 vecinos, registrados en el vecindario de 1726, a 1338, en el Libro de Cabezas de Casa del Catastro de Ensenada (1752)⁷³³, lo que lleva aparejado el cultivo de una importante extensión de tierra y el aumento y aparición de nuevas actividades, como el cultivo y transformación de la barrilla para producir sosa, imprescindible para fabricar jabón, tinte o cristal⁷³⁴. El cultivo y transformación de la barrilla fue muy importante durante la Edad Moderna en el sudeste peninsular, pero en Vera, antes de ser sustituido definitivamente por los procesos LeBlanc y Solvay, sufrió una importante merma, debido a la adulteración con serriche⁷³⁵. Asimismo, se desarrollaron otras actividades, como el textil y la fabricación del salitre, que comercializaban principalmente a través de las ciudades de Lorca, Cartagena y Murcia⁷³⁶. Referente a la fabricación de salitre, necesario para la pólvora, Vera se convierte en un

⁷³² Luis Cano Rodríguez, *Historia urbana de Vera: Castillo en la traza*, Tesis doctoral inédita (Granada: Universidad de Granada, 2016), consultada el 2 de marzo de 2022, 2-3. <http://hdl.handle.net/10481/43561>. Véase también el apartado de estado de la cuestión en las páginas 3-4. Sobre el terremoto en la provincia de Almería nos remitimos a Bernard Vincent, “Les tremblements de terre dans la province d’Almeria (XVe-XIXe siècle)”, *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*. 29^e année, n° 3 (1974), consultado el 2 de enero de 2021: 571-586. <https://doi.org/10.3406/ahess.1974.293494>. Sobre los ataques de la piratería en la costa de Vera, el maestro Eusebio Garres Segura recoge en su historia local, publicada en 1908, que «los argelinos, aprovechándose de las noches oscuras, desembarcaban en nuestras playas para aprisionar a gentes que, descuidadas y sin defensa alguna, marchaban por los distintos caminos vecinales que unen esta población con la costa», en Eusebio Garres Segura, *Historia de la M.N. y M.L. Ciudad de Vera* (Vera, Arráez editores, 2004), 97

⁷³³ AMV, L 2133, vecindario de 1726.

AMV, CE Vera, L 2177. El Libro de los Cabezas de Casa se encuentra en los folios: 1r-164v.

⁷³⁴ Para el campo de Lorca, véase Joaquín Gris Martínez, Antonio José Mula Gómez y Juan Hernández Franco, “La barrilla en el sureste peninsular a finales del siglo XVIII: producción y comercialización”, *Alberca, Revista de la Asociación de Amigos de Museo de Lorca*, n° 1 (2002): 211-224.

⁷³⁵ Simón de Rojas Clemente Rubio, “Sobre el serriche con que se acostumbra adulterar la barrilla en Vera y su comarca”, *Seminario de Agricultura y Artes*, n° 452 (Jueves, 29 de agosto de 1805): 129-131.

⁷³⁶ Un recorrido por la economía de Vera en el siglo XVIII, en Ortiz Soler y Cara Barrionuevo, *Vera, Agua y Suelo*, 45-58.

importante centro productor durante el siglo XVIII⁷³⁷. Y, aunque no se ha estudiado, junto a la agricultura y las actividades protoindustriales, la ganadería y, especialmente la pesca, debió ser una actividad destacada, al menos así lo indican nuestras primeras indagaciones en el Catastro de Ensenada, a las que se suman los datos aportados por Pedro Andrés Porras Arboledas sobre las ordenanzas de arraeces y pescadores de Vera para este siglo⁷³⁸. De igual forma, el crecimiento de la población y de la economía también se reflejó en la planificación y crecimiento urbano de la ciudad y, como no podía ser de otra forma, de las comunicaciones.

Pocas son las referencias a las comunicaciones de la localidad de Vera en el siglo XVIII. Tan sólo José Jurado Sánchez recoge el testimonio de Francisco Pérez Bayer, que sufre entre Vera y Águilas «las estrecheces, ramblas, precipicios, barrancos...». De hecho, no será hasta el itinerario de Escribano y Razola (1760-1788) donde se perfile un camino de herradura que recorre desde Baza, pasando por Oria y Albox, hasta Almería; y hasta 1830, cuando Javier Cabanes trace el camino que comunica Vera con Pulpí y, desde allí, hacia Cartagena por Águilas y hacia Murcia por Puerto Lumbreras y Lorca⁷³⁹. Por otro lado, Santos Madrazo, sobre el camino entre Almería y Vera, eje de la comunicación con Murcia, nos informa de que hasta la cuesta de Honor había 10 leguas de llanuras, aunque su mantenimiento era tan precario que ningún carruaje podría soportarlo⁷⁴⁰.

Nos detenemos en la visita de Pérez Bayer a Andalucía en los trayectos hacia Vera y, desde esta ciudad, hacia Almería, para observar sus impresiones sobre las

⁷³⁷ Anchel Conte Cazcarro, “Vera, gran centro productor de salitre en la Edad Moderna”, en *La tierra de Vera: nuevas contribuciones sobre la historia de un territorio de frontera*, coord. Víctor Luque de Haro y Manuel Caparrós Perales (Almería: Universidad de Almería, 2019), 305-344.

⁷³⁸ Pedro Alberto Porras Arboledas, “Las ordenanzas de arraeces y pescadores de las ciudades de Vera (Almería, siglo XVIII) y Cartagena (Murcia, siglos XVI-XVII) y las reales ordenanzas de la pesca con pareja de ‘bous’ de 1786”, *Cuadernos de Historia del Derecho*, nº 26 (2019), consultado el 1 de enero de 2022: 195-272. <https://doi.org/10.5209/cuhd.66031>.

⁷³⁹ Jurado Sánchez, *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*, 87.

⁷⁴⁰ Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850, vol 1. La Red Viaria*, 308.

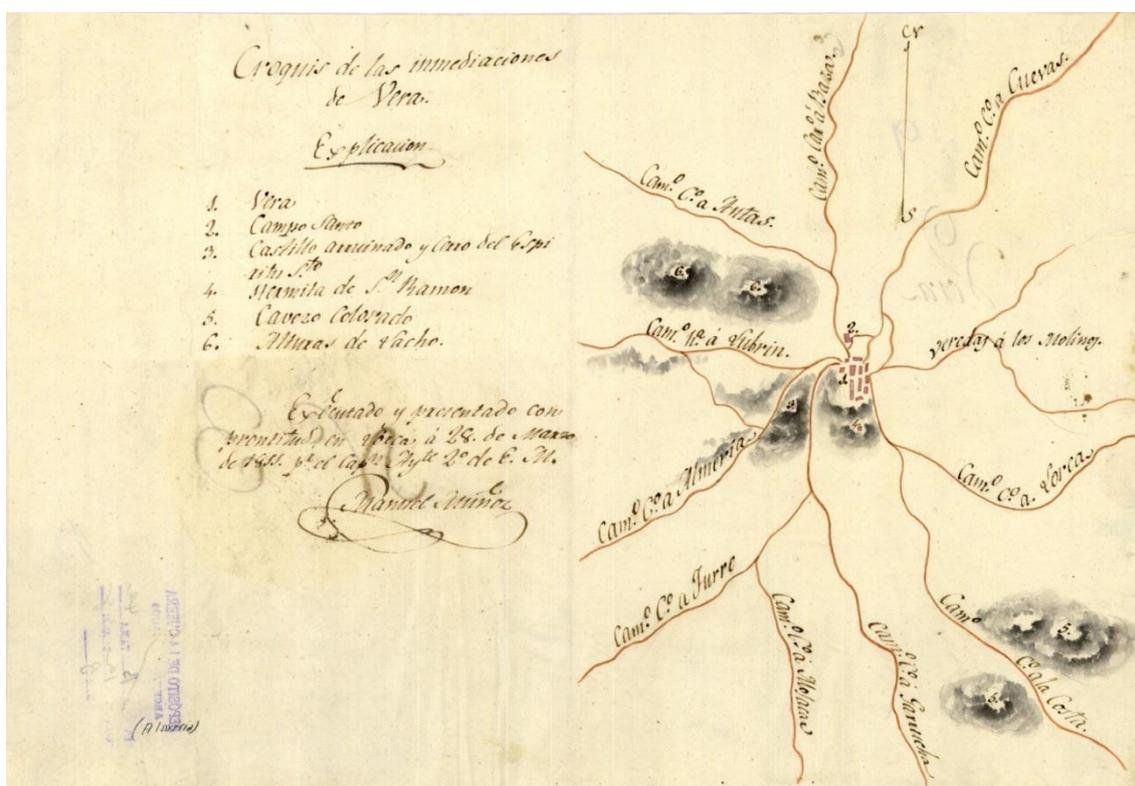
infraestructuras del camino. Recorrieron el trayecto entre Águilas y Vera la tarde del 15 de mayo de 1782, señalando el mal estado de tres de las cinco leguas, que hay entre las poblaciones, y subrayando la soledad del camino en las tres primeras leguas, donde «en el espacio de cerca de cinco horas no encontramos alma alguna viviente a quien preguntar, ni vimos aún desde lejos cortijo, casería ni habitación». Además, en dicho tramo no observaron ganado ni cultivo alguno, más que «terreno pelado enteramente y sin más hierbas que el esparto». Al día siguiente salieron desde Vera hacia la ciudad de Almería, recorriendo las 14 leguas que las distanciaban, viéndose obligados a hacer noche en «un miserable ventorrillo que llaman de Mermejo o Bermejo», incidiendo en que en el camino entre Vera y Almería no se encontraba población. Aunque les dijeron que entre ese ventorrillo y la ciudad de Almería no se necesitaba guía, cuando intentaron sestear para reponer fuerzas y comer el pescado y huevo, que se habían agenciado para el viaje, no encontraron disposición en ningún cortijo de los inmediatos al camino que, o estaban cerrados o no tenían ni agua para los segadores, en un año de gran sequía en todo el territorio⁷⁴¹.

Los viajeros insisten en describir caminos insufribles con pocos y maltrechos servicios de hospederías a su paso por el reino de Granada, pero esta reiteración no debe llevarnos al error de pensar que no se viajaba ni se transportaba, pues, por ejemplo, la circulación entre Vera y el reino de Murcia debió ser abundante para llevar el salitre y traer otras mercancías. De igual forma, la red de caminos era más amplia, compleja y diversa de lo que las guías e itinerarios de caminos (la cartografía plasmó solamente los principales) nos indican. Sin embargo, otras cartografías muestran una mayor riqueza de infraestructuras de comunicación. Las Cartografías manuscritas del Catastro de Ensenada y del Diccionario Geográfico de Tomás López, estudiadas por María José Ortega Chinchilla, para el caso de Vera, no hacen referencia a los caminos, pese a su importancia y número,

⁷⁴¹ Francisco Pérez Bayer, *Diario de viaje desde Valencia a Andalucía hecho por Don Francisco Pérez Bayer en este año de 1782*, vol. 1, Biblioteca Nacional de España, Mss/5953-Mss/5954, ff. 65v-66v.

como puede observarse en el croquis de Manuel Muñoz, en el que se aprecian los cinco caminos que parten de la ciudad y sus bifurcaciones⁷⁴².

Figura 5.1. Croquis de las Inmediaciones de Vera. Manuel Muñoz. 1811.



Fuente: Facilitada por AMV

⁷⁴² María José Ortega Chinchilla, *Percepción y representación. El territorio andaluz en la cartografía manuscrita del siglo XVIII*, Tesis doctoral inédita (Granada: Universidad de Granada, 2010), consultada el 22 de abril de 2021, 122 y 200. <http://hdl.handle.net/10481/4859>.

En el croquis se pueden observar nueve caminos y unas veredas. De ellos, 8 son de carretas y uno de herradura. Desde la puerta situada en el flanco oeste de la ciudad partían los siguientes caminos:

1. Camino de carretas, que se bifurcaba hacia Baza y Antas.
2. Camino de carretas a Almería, desde el que partía otro camino de herradura a Lubrín.
3. Camino de carretas a la costa oeste con bifurcaciones a Turro, Mojácar y Garrucha. Desde la puerta norte partía el Camino de carretas hacia las Cuevas.

Y desde la puerta este:

1. Camino de carretas a Lorca y su bifurcación a la Costa
2. Veredas a los Molinos.

Como podemos comprobar, la ciudad actuaba como eje de configuración de comunicaciones hacia los principales polos económicos, y también a la industria (molinos), la costa (pesca) y los propios campos de cultivos.

En este contexto vamos a analizar el sistema de transportes de la localidad. En primer lugar, estudiaremos los hogares arrieros en el siglo XVIII. Atenderemos a la estructura, el tamaño y la composición de los hogares arrieros con el objetivo de establecer una aproximación que nos permita acercarnos al conocimiento de los hogares arrieros en el amplio y heterogéneo reino de Granada y, posteriormente, continuar ampliando este conocimiento desde diferentes perspectivas. Para este siglo se conservan en el Archivo Municipal de Vera seis fuentes de diversa índole, aunque no todas han sido útiles para nuestros objetivos.

1) El 15 de agosto de 1726 comienza a levantarse un vecindario general por encargo del Comandante General de la Costa⁷⁴³. En esta documentación se registraron 775 vecinos y 883 individuos, siguiendo un orden de calles de la localidad. En el mismo consta el nombre y apellido del cabeza de casa, así como el de sus hijos varones mayores de 18 años. En algunos casos se anotó la profesión, especialmente si eran soldados, aunque también

⁷⁴³ AMV, L 2133, vecindario de 1726.

bodegueros, guarda de la sal, del tabaco, de la pólvora o médico. También se registró la incapacidad para el trabajo, como los casos de Melchor García, de 30 años, hijo de Jorge García, de 55, que estaba «baldado de los ojos»⁷⁴⁴, o Miguel de Crespo «baldado de un brazo»⁷⁴⁵. Otra de las informaciones que señala es el estado civil (viudos, viudas y mancebos), por lo que podemos sospechar que todos los cabezas de familia a los que no se anota el estado civil estaban casados. Sin embargo, en todo el vecindario no se registró ningún arriero, pues todas las profesiones registradas están directamente relacionadas con la guerra (soldados, guarda de pólvora, etc.) o indirectamente, como el médico o guardas de productos controlados, como la sal o el tabaco. Por tanto, descartamos este vecindario para nuestro estudio, anotando meramente los datos que nos informan de que nos hallamos ante una ciudad fuertemente militarizada y controlada, que cuenta con una amplia población en el comienzo de la centuria.

2) El siguiente vecindario con el que contamos, ejecutado en Vera el 18 de mayo de 1734, es el referido a milicias «de 700 hombres que han de existir en el distrito del corregimiento de la ciudad de Guadix, Baza, esta y demás de su comprensión». Consta de un listado de alistamiento de nobles y del reconocimiento de 1038 casas de la ciudad y sus arrabales con 87 mancebos y 427 casados. Su finalidad era la de completar los regimientos con los voluntarios que quieran sentar plaza, tanto del estado noble como del general, entre 20 y 40 años. En el caso de no completar dicho regimiento con voluntarios, se insta a realizarlo atendiendo a la calle, sin excluir a ningún individuo que no esté exento legítimamente o por los «Reales Privilegios», y recurriendo a los mozos solteros que pueda

⁷⁴⁴ AMV, L 2133, vecindario de 1726, f. 2r.

⁷⁴⁵ Sobre el registro de la incapacidad para el trabajo en la documentación del Catastro de Ensenada véase el reciente trabajo: Raúl Ruiz Álvarez y María José Ortega Chinchilla, «Las Relaciones Juradas Individuales del reino de Granada en el Catastro de Ensenada», en *Problematizar el Catastro*, coord. Marta Marín Sánchez y Margarita M. Birriel Salcedo (Granada: Comares, 2022). Actualmente el proyecto de I+D+i Familia, dependencia y ciclo vital en España, 1700-1860, [PID2020-119980GB-I00] financiado por MCIN/AEI/10.13039/501100011033/ y dirigido por Francisco García González (UCLM) y Jesús M. González Beltrán (UCA), está trabajando sobre estas cuestiones.

haber de la edad referida. Si no fueran suficientes, deberán buscar entre los casados hábiles de la misma «edad, calidad y distinción»⁷⁴⁶. En sus páginas contabilizamos 520 registros correspondientes a 91 mancebos (a los que se anota la cabeza de casa o si está emancipado) y 422 casados, sin que consten sus edades. Aunque este vecindario no nos es útil en estos momentos, queríamos reparar en el mismo para recordar que uno de los privilegios de los transportistas de la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros fue la excepción de los sorteos de milicias.

3) Para 1752 contamos con los datos del Catastro de Ensenada, en concreto con el Libro los Cabezas de Casa de la ciudad de Vera. Éste cuenta con la singularidad de que no registró la actividad a los cabezas de casa y varones mayores de 18 años que había en el hogar, como se hizo en la mayoría de localidades del Reino, motivo por el que lo descartamos en un primer momento⁷⁴⁷. Sin embargo, a través del cruce de noticias entre los niveles documentales del propio Catastro, hemos podido localizar a cada uno de estos arrieros y buscarlos en el Libro de los Cabezas de Casa, aunque advertimos de un pequeño margen de error, pues hay varios jefes de hogar con el mismo nombre, como el caso de Antonio Soler. Con este documento podemos conocer la estructura y el tamaño de los hogares arrieros, así como las edades o el parentesco entre los miembros del hogar. Se presentan a los 1338 vecinos por el orden alfabético de los nombres de los cabezas de casa, contabilizando 5908 individuos.

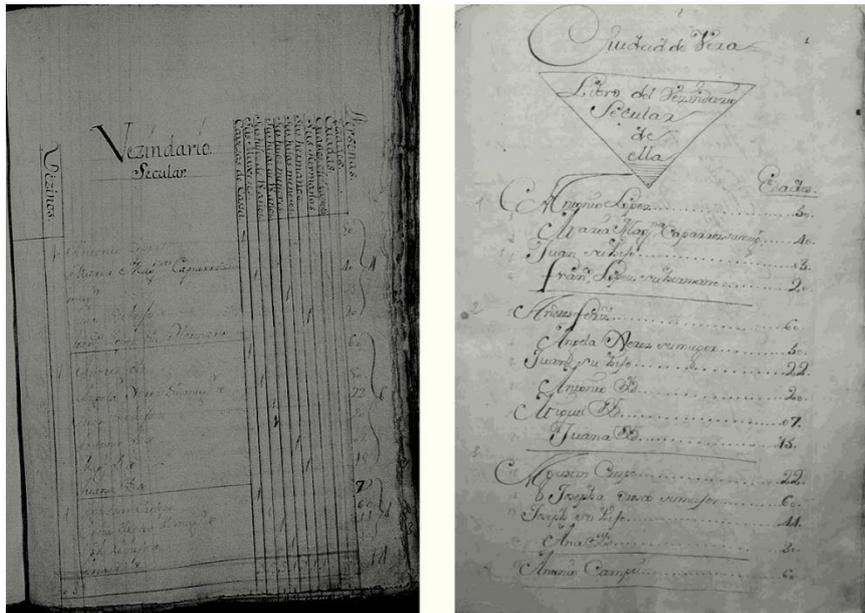
Hemos decidido trabajar con la copia del Archivo Municipal de Vera por su mejor legibilidad, aunque su formato es diferente a las conocidas tablas de los Libros de los Cabezas de Casa e, incluso, del original de Vera, custodiado en el Archivo Histórico Provincial de Almería⁷⁴⁸.

⁷⁴⁶ AMV, L 2294, Vecindario de milicias 1734, ff. 2 y 5.

⁷⁴⁷ AMV, CE, L 2177, ff. 1-164v.

⁷⁴⁸ AHPAL, CE, RP Vera, L 43692.

Figura 5.2. Libro de los Cabezas de Casa de Vera (1752)



Fuente: Catastro del Marqués de Ensenada. Libro de los Cabezas de Casa. AHPAL, CE, RP Vera AHPAL, CE, RP Vera, L 43692 / AMV CE, L 2177.

4) Para 1770 contamos con el Libro de alistamiento general de vecinos⁷⁴⁹. No nos ha sido útil para localizar arrieros, pues no era su fin. Sin embargo, este Libro de alistamiento de vecinos y mozos solteros registra sus nombres, sus edades, si no dan la talla, y las excepciones de las que gozan. De ahí que hayamos revisado toda esta documentación para comprobar si hay alguna excepción relacionada con la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros del Reino. Entre las excepciones que hemos cotejado se encuentran estar matriculado, ser soltero, estar enfermo, ser sacerdote, mantener a la familia, estar ciego o, entre otras incapacidades, ser tartamudo, como Lorenzo de 28 años, hijo de Isabel de Jérez, viuda de Melchor León⁷⁵⁰. Este documento se muestra útil para analizar la incapacidad de quienes debían alistarse, aunque para nuestro objetivo no se haya localizado referencia alguna a la Cabaña de Carreteros. Hecho que

⁷⁴⁹ AMV, L 2118 Libro de alistamiento general vecinos de Vera 1770.

⁷⁵⁰ AMV, L 2118 Libro de alistamiento general vecinos de Vera 1770, f. 8v.

puede indicarnos la escasa presencia en estas tierras de varones que cumplan los requisitos para la excepción.

5) En 1797 se realiza un vecindario de características similares al Libro de los Cabezas de Casa, registrando a cada vecino su nombre, su mujer, su fuero, ejercicio y edades. Se ordena por calles y número de vivienda, sumando 1351 casas. Se muestra como un documento de gran valor para conocer el acceso a la vivienda, pues nos indica el régimen en el que viven los moradores, si alquilada o en propiedad. Por el contrario, no inscribió el parentesco entre convivientes, lo que no nos permite analizar los hogares. Este vecindario nos permite comparar el número de arrieros de 1752 con el de 1797, así así como comprobar si se mantiene el oficio en la familia. Aunque los apellidos puedan mostrarnos la permanencia, en dicha localidad se repiten indiscriminadamente en diversos hogares, pudiendo ser parientes o no. Se registran 1351 hogares y 6.476 individuos⁷⁵¹.

6) Finalmente, atenderemos al vecindario de 1812⁷⁵². Pese a que somos conscientes de que queda fuera del periodo investigado, su utilidad es manifiesta para comprobar si hay cambios en la presencia de arrieros en la localidad. Se registran 5.063 individuos distribuidos en 1482 hogares. Nos interesa este vecindario porque sigue los patrones, tanto del Libro de los Cabeza de Casa como del vecindario de 1797, registrando al cabeza de familia y los miembros que forman el hogar con el parentesco que mantienen con dicho jefe de hogar, sus edades y actividades. Asimismo, también se constatan los marcadores de género en la formación de dicho vecindario, apuntando algunos datos sobre el trabajo de las mujeres, aunque, al igual que en Ensenada, están sub-representadas, sin que conozcamos el por qué se registraron unos oficios y no otros, a unas mujeres y no a otras. No nos detendremos en ello, solamente señalar algunos de los oficios femeninos

⁷⁵¹ AMV, L 2176 vecindario de Vera 1797.

⁷⁵² AMV, L 367, padrón de Vera de 1812.

registrados, como tejedoras, parteras, sirvientas, labradoras, hacendadas, horneras, zapateras, costureras, lavanderas, hilanderas, mendigantes o rederas⁷⁵³.

Por tanto, disponemos de suficientes datos para efectuar comparaciones entre 1752, 1797 y 1812. Entre 1752 y 1812 aumentan los hogares en 144. La media de habitantes se sitúa en 5.800 con una cierta variable poblacional, tras un aumento entre 1752 y 1797, y una fuerte disminución de más de 1.400 personas entre 1797 y 1812.

En segundo lugar, a partir del vaciado de datos de todos los asientos de arrieros en el Libro de lo Real de Vera, vamos a trazar las características del transporte con bestias en Vera: número y tipo de bestias con las que transportan, atendiendo a las utilidades que se les consideró en el ramo de lo industrial. Asimismo, vamos a profundizar en la riqueza de los hogares, analizando la propiedad de los mismos y las actividades reguladas a otros miembros del hogar, generalmente a los varones mayores de 18 años, aunque insistimos en la contribución a la economía familiar de todos los miembros, especialmente de los cónyuges.

En tercer y último lugar, vamos a atender a la conflictividad en los caminos de Vera a través de expedientes judiciales que se dirimieron en las Justicias locales, puesto que nos servirá, por un lado, para ver los principales conflictos del transporte en la zona, y, por otro, para poder explicar en el capítulo destinado al Juzgado Privativo las jurisdicciones y competencias del mismo.

⁷⁵³ Queríamos dejar constancia de las posibilidades de esta documentación para la investigación de las categorías del trabajo y el registro de los trabajos de las mujeres en la documentación. Sobre esta última se ocupa el proyecto en el que estamos inmersos en estos momentos: TRAMA: Los trabajos de las Mujeres en la Andalucía Moderna [B-HUM-724-UGR20], financiado por la Junta de Andalucía y el programa operativo FEDER y dirigido por Margarita M. Birriel Salcedo (UGR) e Inmaculada Arias de Saavedra Alias (UGR).

5.3.1. Número y dedicación

Para conocer el número de arrieros y su peso en la ciudad de Vera contamos con tres documentos que nos permitirán observar su evolución en la segunda mitad del siglo XVIII, en concreto, el Catastro de Ensenada de 1752, el Libro de alistamiento general de vecinos de 1797, y el padrón de 1812. Durante este tiempo se registraron entre 150 y 224 arrieros, aumentando su peso en el porcentaje de la población total (desde los 2,5% en 1752 al 3,7% en 1812), sin que dicho aumento sea significativo. En cuanto a su dedicación, estas fuentes apuntan algunos datos de la pluriactividad, aunque en un porcentaje tan pequeño que no nos permite ahondar en las dinámicas del trabajo del transporte más de lo que venimos defendiendo a lo largo de la Tesis.

Tabla 5.2. Los arrieros de la ciudad de Vera

Año	Número de Arrieros	Porcentaje de la Población total
1752	150	2,5%
1797	224	3,5%
1812	189	3,7%

Fuente: Catastro de Ensenada, vecindario de 1797 y Padrón de 1812.

Elaboración Propia.

a) El Catastro de Ensenada.

Anteriormente hemos apuntando la significativa disparidad existente entre los arrieros de la ciudad de Vera, comprobada a partir de los datos de los niveles documentales aportados por el Catastro del Marqués de Ensenada. Las Respuestas Generales nos “informan” de que habrá «50 arrieros pocos más o menos que ignoran sus nombres y se remiten a la certificación que de ellos se dé, y a estos les rendirá según el ganado con el que

trafiquen, que si es con uno le rendirá dos reales diarios y en todo lo dicho se remiten a las certificaciones»⁷⁵⁴.

Por tanto, para ofrecer una estimación del número de arrieros lo más cercana a la realidad contamos con cuatro vías. Tras los datos que nos aportan las Respuestas Generales, hemos seguido la siguiente metodología:

1. Indagar en el resumen del Industrial, que se encuentra al finalizar el Libro de lo Real, donde nos informa que hay «ciento cuarenta y siete arrieros que se les reguló su utilidad por las Respuestas Generales según su ganado a dos reales por cabeza, las cuales por menor constan en las respectivas cuentas de sus dueños»⁷⁵⁵.
2. Localizar la certificación de ganado en la documentación original, que se quedó en la Contaduría y que, en la actualidad, se inserta en los catalogados como Libros de Autos, Respuestas Generales y Estados Locales del Archivo Histórico Provincial de Granada. En concreto, esta certificación se dispone al finalizar las Respuestas Generales bajo el título de «Jesús, María y José. Año de 1752. Certificación de los arrieros, ganados y colmenas que hay en esta ciudad de Vera. Y barcas que hay en ella». Se recoge un listado fruto de la comparecencia que realizaron los vecinos de la ciudad para realizar estas declaraciones. En cuanto a los arrieros, sólo dijeron ser arrieros o estar sus bestias en el camino, así como el número y el tipo con las que traficaban⁷⁵⁶.
3. Debido a que recoge todo el ganado y diferentes tipologías decidimos acudir al Libro de los Cabeza de Casa, sin que señalara la actividad arrieril ni ninguna otra (como ya hemos dicho anteriormente). Por tanto, debimos sumergirnos en el Libro de lo Real para extraer los datos sobre transportistas. Localizamos 150 asientos donde se anota la actividad arriera, ya sea como única actividad registrada (89,3%) o

⁷⁵⁴ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Vera, L 202, f. 54r. Comprobado en la copia del Archivo Municipal de Vera. AMV, CE, RG Vera, L 2177, ff. 35v-36r.

⁷⁵⁵ AHPAL, CE, RP Vera, L 43696, s/f.

⁷⁵⁶ AHPGr, CE, RG Vera, L 1612, ff. 78r-88r.

junto a otras actividades, como matriculado (9,3%), arriero y jornalero (0,7%) o armador de barca, matriculado y arriero (0,7%). Hemos descartado una categoría para nuestro análisis, la de «arriero del mar», con la que se denomina a Francisco Cervantes, pese a que entre su propiedad no cuenta ni con barca ni con bestias, registrándole únicamente una casa que tiene arrendada por 44 reales anuales a Juan Cervantes Martínez⁷⁵⁷. Todos ellos se han localizado en el Libro de los Cabeza de Casa, con un mínimo margen de error, pues hay vecinos con los mismos nombres y apellidos, por lo que en algunos casos ha sido imposible dirimir de quién se trataba.

Para operar utilizaremos el dato del registro por el que se calculó el producto en el Catastro de Ensenada. A 150 arrieros se les calcula industrial por su tráfico, lo que supone un 11,2% de sus vecinos y un 2,5% de su población. Se ha triplicado la cifra que nos ofrecía la Respuesta a la trigésimo segunda pregunta del Interrogatorio de la Letra A, y ha aumentado en 3 individuos la que nos aporta el resumen del Libro de lo Real, posiblemente porque a algunos de los que se registran con varias profesiones, no se tuviese en cuenta para el cómputo final. En dichas búsquedas no hemos localizado ningún carretero o cabañil.

En cuanto a la dedicación, partiendo de la pluriactividad propia de este trabajo, los datos no nos ofrecen información del tiempo que dedicaban a la actividad arriera. Sabemos que complementaban dicha actividad con otras, aunque, como hemos visto, tan sólo se registraron con dos actividades el 1,4% de los casos. En este sentido hemos consultado las comprobaciones de 1761 (existen para esta ciudad) con objeto de buscar informaciones adicionales a las que ya conocemos, sin que haya sido el caso⁷⁵⁸.

⁷⁵⁷ AMV, CE Vera, L 405, ff. 94r-v.

⁷⁵⁸ AMV, CE Vera, L 2178, comprobaciones.

b) Vecindario de 1797.

Para 1797 hemos contabilizado 224 arrieros, que suponen el 3,5% de la población. 194 hogares arrieros, que suman 941 individuos, lo que supone el 14,4% de los hogares y el 14,5% de la población. Entre la pluriactividad registrada anotamos un arriero y harinero, un arriero y amo de salitre, un arriero y estanquero de vino, un arriero y tendero y dos arrieros y labradores, por lo que el 97,2% se registraron con una sola actividad.

Asimismo, hay dos individuos que se inscriben como carreteros, Cristóbal Martínez, «carretero bolichero» de 38 años, casado con Sebastiana Segura, de 30 años y con cuatro hijos menores, que convive con Francisco Caparrós, salitrero de 30 años, María Martínez, su esposa, también de 30 años, y una hija menor. Posiblemente María Martínez (coincide el apellido) sea la hermana de dicho carretero, formando un hogar múltiple. Por su parte, Rodrigo Cervantes Soler, carretero de 30 años, está soltero y vive con su padre, José Cervantes de 58 años, labrador y soldado disperso; con su madre, Damiana Soler, también de 58, y con su hermano Luis Cervantes Soler, de 28 años, que se registra como «mulero», que corresponde en genérico al «mozo de mulas»⁷⁵⁹ y, específicamente, al que «cuida las mulas entre los labradores»⁷⁶⁰. Sin embargo, pese a que diferentes diccionarios de la época lo asimilen con los labradores, no sería extraño que transporte o cuide los animales del transporte⁷⁶¹.

c) El Padrón de 1812.

En 1812 se registraron 189 arrieros correspondientes a 173 hogares. Suponen el 3,67% de la población registrada y el 11,7% de los hogares. Los hogares donde se asientan arrieros suman 678 personas (13,4% de la población). Los datos sobre la dedicación arriera en dicha documentación son muy pocos, aportando solamente tres arrieros que, además, son labradores, y un arriero con tierras de labor ajenas, Bartolomé Soler. Asimismo, entre

⁷⁵⁹ TER M 1787, p. 636,1.

⁷⁶⁰ RAE A 1734, p. 628,2.

⁷⁶¹ AMV, L 2176.

los arrieros se registra un ausente, Sebastián López, viudo de 52 años, que convive con su hija Lucía López, de 12 años, en la calle de Antas. Este caso suscita interrogantes sobre dicha ausencia, tanto por la indefensión en la que queda Lucía López en el hogar, como por la edad de la misma. La situación de soledad en los datos (posiblemente la realidad sea diferente) de Lucía López obliga a reflexionar sobre los pocos estudios dedicados al tema de la soledad en los hogares españoles, además, centrados en las mujeres casadas con marido ausente. Sin embargo, la ausencia se presentaba en múltiples formas, como en este caso, una mujer menor soltera que debería hacer frente a funciones y situaciones condicionadas por la ausencia de su padre. Ofelia Rey Castelao afirma que «cuando los hombres casados se iban fuera, sus mujeres pasaban a ser cabezas de familia y para eso también asumían la toma de decisiones»⁷⁶², pero con esta edad nos surgen dos preguntas: ¿Con qué recursos contaban las mujeres menores solitarias? ¿Qué relaciones familiares o de vecindad influían en su toma de decisiones? Respecto de la primera cuestión, el padrón no nos ofrece información. El padre podría enviar algún dinero para la manutención de la casa y la familia, o serían los parientes o vecinos quienes tuviesen que auxiliar a la niña. En este caso, en la misma calle de Antas vive María López, viuda de 57 años, junto a su hijo Andrés López, de 13. Por la edad y cercanía entre las casas podemos deducir que se trate de la hermana del padre, que tal vez influyera en las estrategias para afrontar su ausencia. Sin embargo, al no conocer la duración de la ausencia ni las implicaciones personales, no podemos determinar la capacidad de acción de dicha Lucía López en ausencia de su padre⁷⁶³.

Atendiendo a otros tipos de transporte, el padrón de 1812 registra tres carreteros, Francisco Céspedes Villalta, de 45 años, soltero solitario⁷⁶⁴; José Martínez, de 46 años,

⁷⁶² Ofelia Rey Castelao, *El vuelo corto. Mujeres y migraciones en la Edad Moderna* (Santiago de Compostela, Universidad de Santiago de Compostela-USC editora académica, 2021), 281

⁷⁶³ AMV, L 367, f. 16r.

⁷⁶⁴ AMV, L 367, f. 21r.

casado con Cristina Bascuñana, de 50, y con cinco hijas menores⁷⁶⁵; y Miguel Román, de 50 años, que convive con su hijo Manuel, de 8⁷⁶⁶. Otro de los oficios relacionados con el transporte y con una de las actividades más importantes de Vera (el esparto) son los acarreadores de atocha. Se contabilizan dos, reservando la actividad para los hijos más jóvenes de los hogares. Son Diego Hernández, de 20 años, y Francisco Hernández García, ambos de la calle Canterías y su reducto⁷⁶⁷.

5.3.2. Los hogares del transporte

Hemos analizado 4.171 hogares, que constituyen el 100% de los hogares registrados en el Libro de los Cabezas de Casa del Catastro de Ensenada de 1752, el vecindario de 1797 y el padrón de vecinos de 1812. De ellos, el 12,4% pertenecen a arrieros, siendo su peso mayor en 1797, donde se produce un aumento de la población, que no lleva aparejado el aumento de hogares, y que tendrá como consecuencia un cambio en la estructura y el tamaño de los mismos.

Tabla 5.3. Los hogares del transporte en Vera (s. XVIII)

Año	Hogares Arrieros	Total de Hogares	Porcentaje
1752	150	1.338	11,2%
1797	194	1.351	14,4%
1812	173	1.482	11,67%

Fuente: Catastro de Ensenada, Libro de alistamiento general de vecinos de 1797 y Padrón de 1812. Elaboración Propia.

⁷⁶⁵ AMV, L 367, f. 28v.

⁷⁶⁶ AMV, L 367, f. 29r.

⁷⁶⁷ AMV, L 367, ff. 81r-v.

a) El Catastro de Ensenada.

El Catastro de Ensenada, además de ser nuestra fuente de referencia para el estudio de la localización, el número y la economía del transporte en el siglo XVIII, nos facilita información válida sobre la estructura y la composición de los hogares, así como de su ciclo vital. En la ciudad de Vera hemos contabilizado 150 arrieros, cuyos 150 hogares suman 680 individuos, aproximadamente. Los arrieros suponen un 2,5% de la población y sus hogares el 11,2% del total de hogares en la localidad. Los hogares nucleares son los más representativos entre los arrieros, siendo el promedio de 88,7%, ligeramente superior a la muestra de poblaciones que estudió recientemente Francisco García González y Daniel Maldonado Cid para Andalucía, así como la analizada por otros autores para Extremadura, Castilla-La Mancha y Castilla-León. En concreto, el porcentaje de hogares nucleares entre los arrieros de Vera es superior al que facilitan García y Maldonado del 76,4% para Andalucía y al 77% de Pablo Blanco Carrasco para Extremadura. Además, es considerablemente más alto al 65,1% de los 1980 hogares que analizaron James Casey y Bernard Vincent para Granada; y similar a los datos que maneja García González, de entre el 72 y 84%, para Castilla-La Mancha y Castilla-León⁷⁶⁸. En definitiva, estamos ante la fórmula de convivencia predominante en el reino de Granada.

El 8,6% de los hogares son extensos, con la presencia de parientes en el hogar, y el resto (3%) son *sin estructura y solitarios*. Una cifra de solitarios muy inferior a las proporcionadas para las dos Castillas (entre el 14-17%),

Tan sólo 3 hogares arrieros cuentan con 5 criados varones, anotados como sirvientes. No obstante, en Vera no se registraron porcentajes elevados de criados (53 criados y 43 criadas). Son los casos de Cristóbal García, de 25 años, sirviente de Francisco Fernández, arriero de 42 años, su esposa, Ana Simón, de 35 años, y sus hijos, Juan de 8 y Ana de 13; o Manuel Alcaide, de 24 años y Salvador Segura, de 20, que servían en el hogar

⁷⁶⁸ Blanco Carrasco, *Demografía, familia y sociedad en la Extremadura moderna (1500-1860)*, 288; Francisco García González, "Las estructuras familiares", 187.

de Ramón García, arriero de 40 años, su esposa María López, también de 40, su hijo José, de 22, su sobrino Jorge García, de 15, y la hermana de Ramón, Luisa García, de 26. No podemos determinar si entre las funciones del servicio se encontraba la arriería, pero en el caso de Francisco Santiago, arriero de 82 años, que convivía con su esposa Antonia de Salas, de 79, y su nieta, Josefa Carmona, de 22, alguno de sus sirvientes, o ambos, Gabriel Carmona, de 15 años y Melchor de 20, con alta probabilidad, dedicarían al tráfico, debido a la avanzada edad del arriero, que no estaría ya para muchos trotes⁷⁶⁹.

El número medio de miembros que componían el hogar arriero en la ciudad de Vera en 1752 era de 4,6. Se trata de una cifra superior, tanto a la de Andalucía hacia mediados del siglo XVIII (3,79), como a la de la de las Castillas (3,97). En consecuencia, contemplamos un tamaño de hogar sensiblemente superior a los datos globales que manejamos, pero no a los hogares de las poblaciones rurales y las agrocidades del propio reino de Granada, cuyo promedio se sitúa en 4 o, incluso, más.

El 4,7% corresponde a hogares de 9 y 10 miembros, compuestos por los cónyuges y sus hijos. La edad media de los transportistas cabezas de casa de estos hogares es de 44,6 años. Entre 7 y 8 miembros (8,7%), corresponde a hogares nucleares de idénticas características a los anteriores y a extensos (2%), donde conviven con los cónyuges sobrinos. La edad media de estos transportistas es de 48,7 años. El 36,66% de los hogares transportistas tiene un tamaño de entre 5 y 6 miembros, situándose la edad media de los transportistas en 40,41 años. La mayoría (94,6%) responde a una estructura nuclear con los cónyuges y los hijos, y el resto sin estructura y extensos. El grueso de los hogares del transporte con bestias en Vera tiene un tamaño de 3-4 miembros, con una edad media de 34,7 años. Entre 1-2 miembros hay un 10% de los hogares, con una edad media de sus transportistas de 31,6 años. En definitiva, los arrieros, al igual que en el caso de Guadix, se concentran en el intervalo de edad de 30-39 años. En cuanto al estado civil, más del 90% están casados, siendo el resto, solteros y viudos. Este dato hay que tomarlo con cautela, pues la documentación sólo nos aporta los arrieros cabeza de casa, por lo que, si tenemos

⁷⁶⁹ AMV, CE Vera, L 2177, ff. 1-164v.

en cuenta los arrieros del hogar que no son cabezas de casa, el porcentaje de casados sería menor, al contabilizar, principalmente a sus hijos en la actividad arriera.

b) El vecindario de 1797.

Los 194 hogares arrieros que hemos contabilizado en el Libro de alistamiento de vecinos agrupan a 941 individuos, de los que 224 se inscriben en su ejercicio o ejercicios como arrieros. De los 224 arrieros son jefes del hogar el 72,3%. El resto son hijos, parientes o convivientes, en el caso de los hogares múltiples.

La estructura de los hogares arrieros de la ciudad de Vera durante la segunda mitad del siglo XVIII no presenta grandes cambios, con un claro predominio de los hogares nucleares (74,2%), aunque se aprecia un pequeño aumento de los hogares extensos (13,9%), la aparición de hogares múltiples (11,8%) y una mínima parte sin estructura o solitarios (0,1%). Este porcentaje tan bajo de hogares solitarios en el transporte es consecuencia de que una estructura mayor garantiza el mantenimiento de la economía familiar, mientras que un solo individuo, si transporta, tropieza con más dificultades para hacerse cargo de la gestión del patrimonio y las actividades complementarias.

Pensando en la importancia del trabajo de todos los integrantes del hogar, este documento nos aporta algunas informaciones sobre el trabajo femenino en los hogares arrieros. De las 399 mujeres ubicadas en hogares arrieros, se registra la actividad de seis panaderas y dos tejedoras. Continúa sub-representado el trabajo de las mujeres, al igual que en el Catastro de Ensenada. Y, a pesar de que podamos pensar de que sólo se registró el trabajo a los cabezas de familia, el porcentaje de actividades no arrieras registradas a quienes integran los hogares con presencia de un arriero es más amplio (6%), correspondiendo aproximadamente el 1% a mujeres y el 5% a varones. Entre estos últimos, habría, sobre todo, jornaleros, pero también algún labrador, militar en campaña, mozo de soldada, patrón de embarcación, carpintero, hilero, salitrero, ganadero o pastor. Caso excepcional sería el del estudiante en el convento, don Joaquín Rodríguez, de 15 años,

agregado en el hogar del arriero Francisco Martínez de 30 años, su esposa María Cervantes, de 23, y sus tres hijos menores⁷⁷⁰.

En 1797 el tamaño medio de los hogares aumenta hasta un promedio de 5,2 miembros, condicionado por el propio aumento de la población y el mayor porcentaje de hogares extensos y múltiples, así como a la ausencia de solitarios. Los hogares con una extensión entre 9-11 (4,6%) se caracterizan por concentrar las estructuras múltiples y extensas; al igual que en los de tamaño 7-8 (15,9%). Estas estructuras dejarán paso al hogar dominante nuclear en sus tamaños 5-6 (32,3%) y 3-4 (33,3%), para ser única en el tamaño 2 (13,3%).

En cuanto a las edades de los arrieros, el promedio se sitúa en 39,13 años, pero debido a la diversidad, presentaremos los datos por intervalos para ver en qué edad se concentra la actividad arriera. El 4,1% de los arrieros tenía menos de 20 años, siendo el más joven, con 15 años, Pedro Caparrós, hijo de Mariana de Caparrós, viuda de 45 años, y con una hermana, Rosa, de 10⁷⁷¹. Posiblemente se hiciera cargo del oficio del padre al morir, siendo esencial para el sustento de la familia. Asimismo, en este intervalo de edad predominan los varones solteros que aún viven en el hogar familiar, a excepción de un 25% que, con 17 años, están casados, formando hogares nucleares en los que viven los cónyuges y, como mucho, un hijo. Entre 20 y 29 años (21,6%), predominan los arrieros casados con hogares nucleares, aunque, hasta los 25 años aproximadamente, también haya hijos arrieros, que irán perdiendo representación conforme aumenta la edad, para, entre los 30 y 39 años (21,6%), predominar los cabezas de familia casados. La franja de edad con más arrieros es la de 40-49 años, más elevada que las que hemos conocido para otras localidades del Reino en el Catastro de Ensenada, e, incluso, para la ciudad de Vera medio siglo antes. También es llamativo el aumento del número de arrieros en edades avanzadas, con el 13,4% entre 50 y 59 años, el 7,7% entre 60-69 años y un 2,1% con 70 años. Estas cifras son consecuencia de que, en el Catastro, a partir de los 60 años, no se les regulaba utilidad y,

⁷⁷⁰ AMV, L 2176, f. 20r.

⁷⁷¹ AMV, L 2176, f. 37r.

por tanto, no se les tenía que registrar un oficio, lo que no significa que no estuviesen activos. En este caso sí se les anota su ejercicio, por lo que el porcentaje aumenta. No obstante, podemos observar que los arrieros no se concentran en las edades medias de edad entre 30-40 años, sino que se distribuyen de forma más equilibrada entre los 20 y los 49 años. Respecto a su estado civil, el 85,6% están casados, el 11,3% viudos y el resto (3,1%) no hemos podido determinarlo.

c) El Padrón de 1812.

El Padrón de 1812 nos informa de los hogares de los 189 arrieros de la localidad a principios del siglo XIX. Los 173 hogares en los que se inscribe alguno de sus integrantes como arriero suman 678 personas. El 89,1% de los hogares son nucleares encabezados por varones. El 5,1% son extensos, también encabezados por varones, y el 2,3% corresponde a solitarios. En pocos años la estructura nuclear crece en detrimento de otras, como las extensas o las múltiples (que desaparecen). También crecen porcentualmente los arrieros solitarios, aunque su aumento no es significativo. Además, contamos con un solo hogar sin determinar (0,6%), el de Francisco Rico León, de 18 años, que vive con sus hermanas huérfanas menores de edad⁷⁷².

Al igual que en el vecindario de 1979, se registraron algunas actividades a los integrantes de los hogares arrieros. Suponen tan sólo un 5,2% de los miembros de estos hogares (1,1%, varones, y el 4,1%, mujeres). Entre las actividades que se registran en los hogares arrieros se encuentran, vinculadas a varones, las relacionadas con el dominio militar, seguidas de los jornaleros, un alguacil y un pescador. Respecto a las mujeres, destacan las textiles, principalmente las hilanderas y costureras, pero también las tejedoras de cintas y lienzo. Asimismo, se registra una sirvienta en el hogar encabezado por el pescador, Melchor de León, de 50 años. Se trata de su hija, Josefa de León, de 10 años. La estructura nuclear se completaba con Ángela García, su mujer, hilandera de 25, y sus hijos,

⁷⁷² AMV, L 367, f. 4r.

Martín, de 20 años, arriero, Juana, de 14 años, hilandera y el pequeño Francisco, de 6 años⁷⁷³.

El tamaño medio de los hogares arrieros en 1812 es de 3,9 miembros. Corresponde el 2,3% a hogares solitarios, como ya se ha apuntado; el 24,1%, a hogares con dos miembros, generalmente cónyuges, algunos viudos con un hijo; y una jefa de hogar con un hijo arriero, Catalina Gallardo, de 50 años, y su hijo Melchor, de 20⁷⁷⁴; el 41,4%, de tamaño 3-4; el 27,01%, entre 5-6; y el 5,7%, entre 7-8; y tan sólo un hogar con 9 miembros, encabezado por Ramón Martínez, de 50 años, que convive con Francisca Caparrón, su esposa, de 50, seis hijos y Lorenzo Andreo, huérfano de 6 años⁷⁷⁵.

La edad media de los arrieros se sitúa en 40 años y medio, siendo los porcentajes por intervalos los que siguen: el 3,5 %, menores de 20 años; el 14,5%, entre 20-29; el 29,7%, entre 30-39; el 24,4%, entre 40-49; el 19,8%, entre 50-59; el 7%, entre 60-69; y el 1,2%, más de 70 años. La edad del arriero continúa predominando en los intervalos de edad 30-49 años, lo que influye tanto en el estado civil de los mismos, como en el tamaño de sus hogares.

Los arrieros de la ciudad de Vera están casados (86,2%) con entre uno y dos hijos, de media. Los viudos suponen el 11,5%, y el 2,9%, los solteros, uno de ellos, Diego Caparrós, de 50 años, solitario⁷⁷⁶.

Una vez analizadas al detalle cada una de las fuentes, estamos en disposición de poder relacionarlas. Entre 1752 y 1797 el porcentaje de individuos que declaran alguna dedicación arriera aumenta un 0,9%, desde 1752; y el de hogares, un 2,7%. Además, aparecen nuevos transportistas como los carreteros, aunque en un porcentaje

⁷⁷³ AMV, L 367, f. 93r.

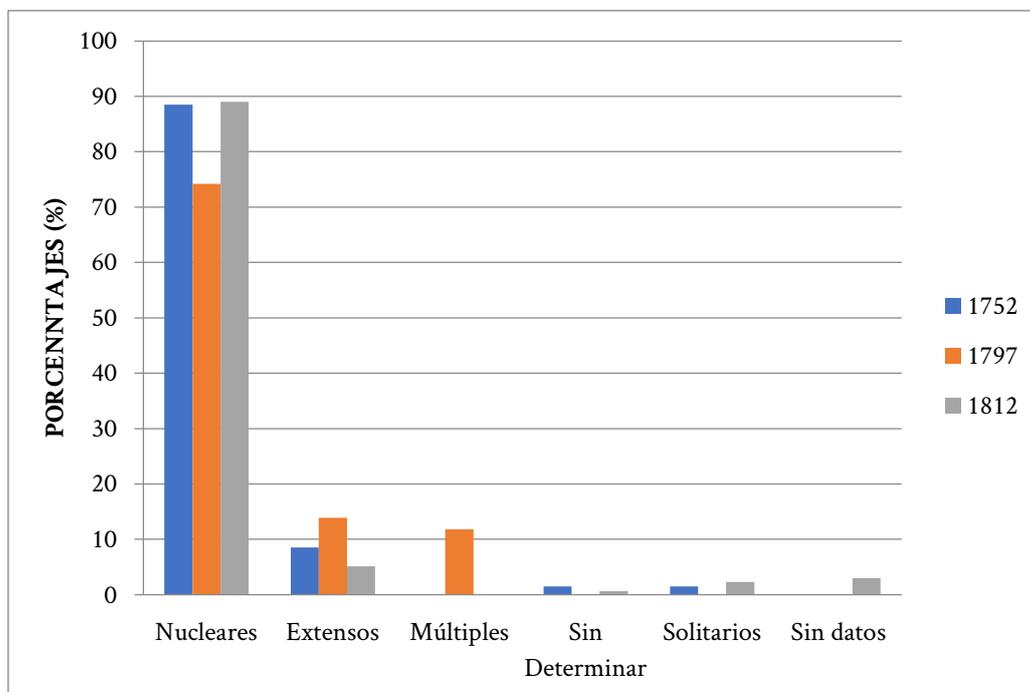
⁷⁷⁴ AMV, L 367, f. 93r.

⁷⁷⁵ AMV, L 367, f. 53r.

⁷⁷⁶ AMV, L 367, f. 18v.

insignificante de la población. En definitiva, los hogares aumentan progresivamente en su número, a pesar de la disminución de la población entre 1797 y 1812.

Gráfico 5.1. Estructura de los hogares arrieros de Vera (1751-1797-1812)



Fuente: Catastro de Ensenada, Libro de alistamiento general de vecinos de 1797 y Padrón de 1812. Elaboración Propia.

Respecto a la estructura, como se puede comprobar en la gráfica, durante todo el periodo, predomina la estructura nuclear. Sin embargo, hay una pequeña oscilación en 1799, al bajar casi doce puntos, para volver a situarse en los valores superiores al 88%, en 1812. En cuanto a los hogares extensos, su peso es mínimo, entre el 5,10% y el 13,9%; mientras que los múltiples sólo se registran en 1797, llegando al 11,8%.

La soledad, como ya apuntamos, no garantiza la gestión del hogar. Además, detrás de los hogares solitarios en Andalucía, estaban las mujeres, como han estudiado Margarita M. Birriel, para el Valle de Lecrín y diversas parroquias de la ciudad de Granada, y Daniel

Maldonado Cid, para el litoral⁷⁷⁷. Hay que destacar que son muy escasas las jefaturas femeninas en los hogares arrieros de Vera. Para 1752 no contamos con ningún dato, pues los 150 arrieros los hemos encontrado en los cabezas de casa, aunque podría haber algún margen de error con la cifra que hemos manejado en la documentación. En 1797 son menos del 1% los hogares arrieros encabezados por mujeres, todas ellas viudas, como, por ejemplo, Antonia López, panadera, viuda de 48 años, cuyo hijo José, de 22, se dedica a la arriería⁷⁷⁸. En 1812, hallamos dos jefas de hogar, ambas viudas: Juana Sevilla, viuda hilandera, de 50 años, con cuatro descendientes: Pedro, de 18, soldado, Juan, de 12, arriero, Francisca, de 26, e Isabel, de 23, ambas hilanderas⁷⁷⁹; y Catalina Gallardo, viuda hilandera, de 50 años, cuyo hijo Melchor, de 22, se dedica a la actividad arriera⁷⁸⁰.

En el transporte, los efectos de las ausencias del transportista debían generar dinámicas concretas en dichos hogares. Ninguno de los documentos consultados, para la ciudad de Vera ni para ninguna otra del reino de Granada, registran a los transportistas como ausentes, pues la ausencia tiene otras implicaciones. Es cierto que en el transporte se produce un grado de soledad de las mujeres, que deriva directamente del tiempo que sus maridos están en el camino, marcado por la distancia de sus recorridos, pero esa soledad también puede producirse en el jornalero que acude a la campaña agrícola a otro territorio, en el pastor que pasa el día con el rebaño, etc. En ciudades como Granada, donde los transportistas se concentran en un mismo arrabal, se producían fórmulas de vecindad para

⁷⁷⁷ Birriel Salcedo, "Ellas gobiernan la casa: Jefaturas de hogar femeninas en el Valle de Lecrín (s. XVIII)"; "Jefaturas de hogar femeninas en la ciudad de Granada (1752). I: Caracterización demográfica del hogar", en *Estudios en homenaje al profesor José Szmolka Clares*, coords. Antonio Luis Cortés Peña, Miguel Luis López-Guadalupe Muñoz, Francisco Sánchez-Montes González (Granada: Universidad de Granada, 2005), 591-604. Véase también Daniel Maldonado Cid, "Mujeres al frente del hogar: Familia y desigualdad en el sur de la Intendencia de Granada a fines del Antiguo Régimen". *Baética. Estudios De Historia Moderna Y Contemporánea*, nº 39: consultado el 2 de mayo de 2021: 189-218. <https://doi.org/10.24310/BAETICA.2019.v0i39.7387>.

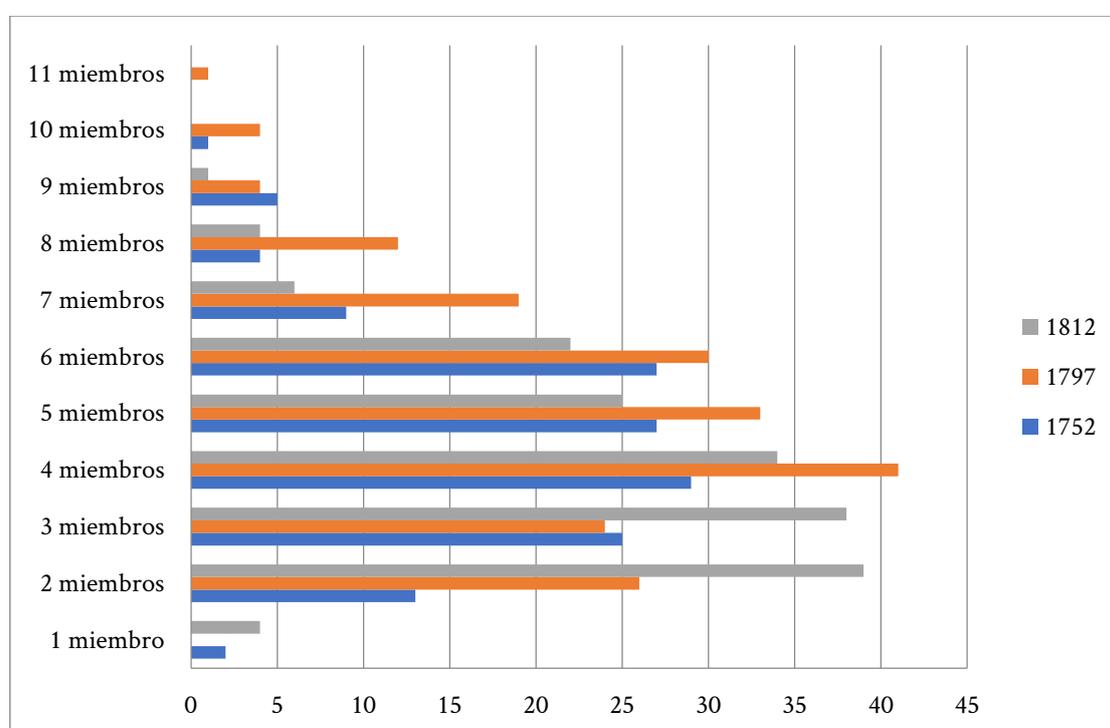
⁷⁷⁸ AMV, L 1276, f. 37r.

⁷⁷⁹ AMV, L 367, f. 84r

⁷⁸⁰ AMV, L 367, f. 93r.

la protección. En el mundo rural estas fórmulas se encuadraban mayoritariamente en el parentesco. Y, aunque se hable de soledad, término que evoca sentimientos negativos o victimistas, necesariamente no conlleva esos significados. Las esposas de los arrieros son muy activas en las economías de los hogares, haciéndose cargo de la gestión de la familia, el patrimonio y las actividades económicas y, no sólo en la esfera privada, sino que también debieron realizarlo en la pública, asumiendo algunas funciones de la jefatura del hogar en ausencia del marido, pues otras las debería otorgar la Justicia⁷⁸¹.

Gráfico 5.2. Tamaño de los hogares arrieros de Vera (s.XVIII)



Fuente: Catastro de Ensenada, Libro de alistamiento general de vecinos de 1797 y Padrón de 1812. Elaboración Propia.

⁷⁸¹ Remitimos al trabajo de M^a José de la Pascua, “A la sombra de hombres ausentes: mujeres malcasadas en el mundo hispánico del Setecientos”, y a García Gonzáles (ed.), *Vivir en soledad: viudedad, soltería y abandono en el mundo rural (España y América Latina, siglos XVI-XXI)*.

El tamaño de los hogares arrieros de Vera es amplio, con una media de 4,6 para el periodo, en el que se detecta la siguiente evolución: en 1752, el tamaño medio se situaba en 4,7 miembros, ascendiendo considerablemente, en 1797, a 5,2 y registrando la media más baja en 1812, con 3,8 miembros. Se estructuraba en torno a la pareja conyugal con 2-3 hijos de media y, prácticamente, sin parientes ni criados, aunque en 1797 la media de hijos se sitúe en más de 3 y los hogares extensos aumenten. Pero de nuevo, estos comportamientos vienen determinados por la edad fértil de los cónyuges que conforman el hogar arriero.

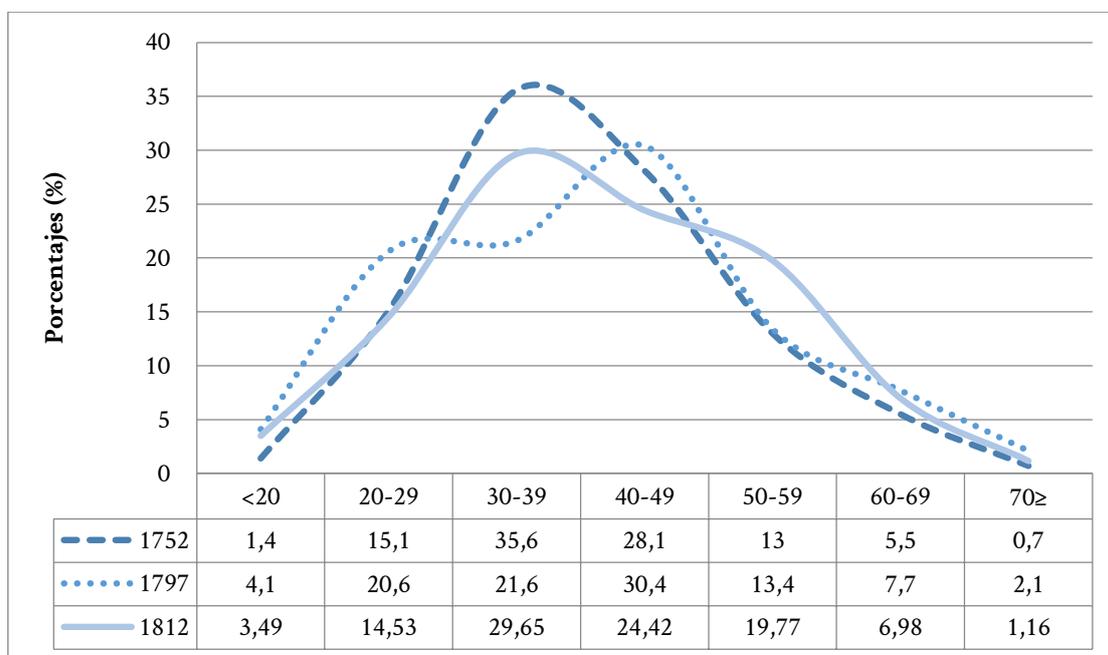
Asimismo, hemos hallado verdaderos hogares arrieros, donde varios de sus miembros se registran como tales y donde se pone de manifiesto la incorporación de familiares dedicados al transporte. Podemos ver dos ejemplos: Pedro Martínez, arriero de 52 años, viudo que convive con sus hijos Bartolomé, de 15 años, también arriero, Ana, de 12, e Isabel, de 21. Suman al hogar y a la profesión a su marido, Francisco de Céspedes, de 25 años⁷⁸². Y Francisco Flores, arriero de 27 años, casado con María Núñez y con una hija menor, que tiene a su cargo a sus cuñados Antonio Núñez, de 24 años, y José Núñez, de 20, ambos solteros y arrieros. Son pocos los emparentados que aparecen en los hogares arrieros, donde priman algunas hermanas, madres, sobrinas, yernos o cuñados, sin que la muestra sea suficiente para extraer conclusiones, más allá de que el sesgo vital y el estado civil (principalmente soltería y viudez) determinan esta dependencia del cuidado y protección de un cabeza de casa, caso de los sobrinos menores o los padres y suegros de avanzada edad. Por lo que respecta a los sirvientes o criados, ya dijimos que su expresión es mínima, señalando contados casos en los hogares arrieros: 5, en 1752, y uno en 1812. Para 1797 no encontramos ningún criado bajo el mismo techo que los arrieros.

Atendiendo a la edad, el sexo y el estado civil, los arrieros de la ciudad de Vera eran varones (100%) que trajinaban en una horquilla amplia de edad, de entre los 15 años y los 70, concentrándose en el intervalo 30-49, para después caer su número de manera acelerada. Como ya dijimos anteriormente, la profesión necesita de fuerza física para el manejo del animal y los avatares del camino. Con todo, llama la atención cómo las medias

⁷⁸² AMV, L 2176, f. 48.

totales de edades se sitúan cerca de los 40 años, lo que posiblemente esté indicando un número importante de transportistas dedicados a la corta distancia.

Gráfico 5.2. Edad de los arrieros de Vera (s. XVIII)



Fuente: Catastro de Ensenada, Libro de alistamiento general de vecinos de 1797 y Padrón de 1812. Elaboración Propia.

5.2.3. La economía: propiedad e industrial

Vamos a explicar ahora la economía de estos hogares aproximándonos a las características de la propiedad y los ramos de lo industrial y lo personal que presenta el Libro de lo Real del Catastro de Ensenada, con el objetivo de relacionar las características de estos hogares con los niveles de riqueza y propiedad de los arrieros, para saber si actúan como un grupo homogéneo o, por el contrario, encontramos comportamientos diferenciales en la distribución de la propiedad. Utilizaremos una muestra de 146/150 arrieros.

La arriería de Vera sumaba un producto total de 241.875 reales de vellón, un 77,1% del industrial de la ciudad. Su predominio en el ramo industrial es tal, que tan sólo los

colonos de eclesiásticos superarían los 5.500 reales anuales (16.048), estando todos los demás muy por debajo de estas cifras, como, por ejemplo, el maestro de primeras letras (476 reales), los sangradores (524 reales y medio) o el mesonero (1.100 reales). Algo más elevadas resultan las del médico (2.750 reales) o los boticarios y oficiales (4.620 reales), entre otros⁷⁸³. Si lo comparamos con los rendimientos del ramo personal, tan sólo los 600 matriculados para marina ofrecían una cifra que se acercara (216.000). Ni los 341 jornaleros (81.840) ni los 288 labradores, hijos y mozos (103.608) superarían el producto arriero, lo que nos habla de su importancia.

Sin embargo, debemos considerar cómo se traslada esta importancia del producto arriero a los hogares arrieros y cuál es la distribución de este industrial entre los mismos. Según las Respuestas Generales, se les regularon 2 reales de vellón por bestia⁷⁸⁴, por lo que nos fijaremos en el número de bestias con que transportaban, pero también en su propiedad (casas, tierras, ganado) y en el personal que se consideró a algunos miembros del hogar, principalmente hijos jornaleros.

El producto total calculado a los hogares arrieros de Vera nos acercará a la riqueza de los mismos. El 32,6% era inferior a los 1.000 reales, aproximadamente 2 reales y medio diarios. La situación es más precaria en algunos casos, como el hogar de Sebastián Martínez, arriero de 45 años; su mujer, María García, de 20, y sus hijas, Juana de 17 y Antonia de 3. El producto anual que se les calculó asciende a 434 reales y 23 maravedís, poco más de 4 reales al año por persona. Contaba para su actividad arriera con 1 asno, que le daba una utilidad de 366 reales. Al asno también se le consideró un producto de 2 reales y 23 maravedís. Además, la casa en la que viven, situada en el barrio del Arrabal, era de su propiedad, pudiendo ganar si la arrendaban 66 reales⁷⁸⁵. Otro caso es el hogar de Francisco de Céspedes Soler, de 34 años, su esposa María de Ramos, de 28, y su hijo Roque, de 10, al

⁷⁸³ AHPGr, CE, RG Vera, L 1612, ff. 123v-126r.

⁷⁸⁴ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Vera, L 202, f. 54r.

AMV, CE, RG Vera, L 2177, ff. 35v-36r.

⁷⁸⁵ AHPAL, CE, RP Vera, L 43696, s/f.

que también se le reguló 434 reales y 23 maravedís por su casa (66), el asno con el que trajinaba (2,23) y la actividad arriera (366 reales). Si atendemos a los 2 reales al día que debían considerarse a los transportistas, éstos lo harían durante 183.

El 16% de los hogares arrieros contaba únicamente con su fuerza de trabajo y el de 1 bestia con la que trajinaban todo el año, considerándoles 732 reales por su industrial y 2 reales y 23 maravedís por su bestia. De igual forma, el 13,3% de los arrieros acarreaban con una bestia y, además, contaban con alguna propiedad, ya fuese casa, tierra o ganado, como el hogar de Manuel Ortega, arriero de 35 años, su mujer Juana, de 32, y sus hijos, Juan de 9, María de 6 y Melchor de 3. Era propietario de una casa (33 reales), varias cabezas de ganado (un mulo, 5 cerdas y 4 ovejas), 38 reales y 23 maravedís, y el industrial arriero (732 reales), que sumaban 803 reales de vellón al año⁷⁸⁶. Al 20,6% se le consideró un producto total entre 1.000 y 1.500 reales de vellón, entre los que se encontraban las economías que se basaban únicamente en el industrial arriero con 2 bestias, y algunos arrieros con 1 bestia que contaban con propiedades y el personal de alguno de sus hijos, caso del hogar de Lázaro Alonso, de 44 años, su mujer Clementa Jérez, de 30, y sus hijos, Juan de 18, María de 16, Luisa de 9 y Tomás de 5. Cuenta con una casa propia en la que viven (77 reales), 38 cabezas de ganado cabrío, cuyo esquilmo puede producir 228 reales anuales, (230 reales), y el industrial del jefe de hogar por su arriería con una bestia (732 reales industrial y 2 reales y 23 maravedís el asno). Además, se le regula por la «personalidad de Juan, su hijo, como jornalero de su padre», 366 reales, que quedarían reducidos a 240 en el producto final. En total, 1.279 reales y 23 maravedís⁷⁸⁷.

Con un producto entre 1.501 y 2.000 maravedís se encuentran quienes transportan con 1-2 bestias y poseen casas, tierras o ganado. Son el 7,3% de los hogares arrieros. Además, algunos poseen barcas, como Antonio Carmona Peña, matriculado y arriero, de 50 años, su mujer María, de 51, y su nieto Antonio, de 2. Cuentan con una casa propia en

⁷⁸⁶ AHPAL, CE, RP Vera, L 43696, s/f.

⁷⁸⁷ AMV, CE, L 407, ff. 2569 r-v.

AMV, CE, L 2177, ff. 1r-164v.

la que viven (99 reales), un cortijo a legua y media de Vera, en el lugar de Garrucha, para el uso de la pesca (33 reales), una barca para pescar, con su jábega y los pertrechos que corresponde, de 13 varas y 3 cuartas de latitud y 2 varas y 3 cuartas de longitud, que le podrá dejar 1.100 reales al año. Además, tiene una cabeza de ganado asnal para su arriería (732 reales de vellón y 23 maravedís). Suma todo ello un producto de 1.966 reales y 23 maravedís⁷⁸⁸. Con toda probabilidad Antonio Carmona dedicaría su bestia al acarreo de su propio pescado entre la costa y la ciudad de Vera.

Al 14,7% le consideraron un producto entre 2.001 y 2.500 reales de vellón, trajinando con tres bestias y algunas propiedades; y al 5,3%, entre 2.501 y 3.000 reales, transportando con 3 ó 4 bestias. Finalmente, entre 3.001 y 4.000 reales, el 7,3%, y con más 4.001 reales, el 8%. De entre ellos, sólo superan los 6.000 reales anuales tres hogares arrieros, los de Francisco Santiago, Ramón García y Cleofás Carmona. Conocemos los hogares de Francisco y Ramón, pues ambos poseen servicio, posiblemente vinculado al transporte por el número de bestias con el que cuentan. Francisco Santiago, además, tiene una casa donde vive (132 reales); 1 tierra de riego, en el pago de San Antón, de 5 tahúllas⁷⁸⁹ de tercera calidad (82 reales y 17 maravedís); 1 pieza de secano en el pago del palacio de Antas, de 3 fanegas de segunda y tercera calidad (72 reales y 31 maravedís), y en el pago de la joya de Farai, otra pieza de una fanega inútil por naturaleza. Además, tiene pastando en esta ciudad 253 cabezas de ganado lanar (2.024 reales por su esquilmo y esquila); 37

⁷⁸⁸ AMV, CE, L 404, ff. 162r-264v.

AMV, CE, L 2177, ff. 1r-164v.

⁷⁸⁹ *Autoridades* define *tahúlla* como el «espacio de tierra de sembradío, que corresponde con poca diferencia a la sexta parte de una fanega. Es voz usada en el reino de Murcia». En RAE A 1739, p. 211,1. Se usa para las tierras de regadío y corresponde a 1118 m². Sobre las medidas de la tierra, véanse: Amparo Ferrer Rodríguez y Arturo González Arcas, *Las Medidas de la tierra en Andalucía según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada* (Madrid: Tabapress, 1996), y un análisis sobre la conflictividad de las metrología en Galicia, en la tesis doctoral de Rubén Castro y sus posteriores publicaciones, entre las que se encuentran, Rubén Castro Redondo *Entre colmos, reboles e dobres varas de medir: conflitos por medidas na Galicia moderna (séculos XVI-XIX)* (Valga: Concello de Valga, 2016) y Rubén Castro Redondo, *Cartografía digital de Galicia en 1753. Jurisdicciones, provincias y Reino* (Santiago de Compostela: Andavira Editora, 2020).

cabezas de ganado cabrío (esquilmo al año 222 reales) y 9 asnos con los que trafica, regulándosele 6.588 reales. En total se le calcula un producto de 9.136 reales y 25 maravedís⁷⁹⁰. A Ramón García, armador de barca, matriculado y arriero de 40 años, se le calcularon 10.922 y 22 maravedís. Al igual que el anterior, vimos la composición del hogar cuando analizamos el servicio, pues ambos poseen sirvientes, posiblemente vinculados a la actividad del transporte. Cuenta con una casa en la calle de su nombre, en la que vive (110 reales), otra arrendada a Rodrigo García (77 reales) y una tercera, arrendada a la viuda Isabel Núñez (55 reales). Asimismo, tiene con una «casa al margen», en Garrucha, para la recolección de los pertrechos de su barca (33 reales). Dicha barca tiene una antigüedad de 16 años y mide de 12 varas y media de latitud y 2 varas y media de longitud (1.100 reales). A ello, hay que sumar una cabeza de cerda y 13 de ganado asnal para su ejercicio, por el que se le regulan 2.516 reales anuales⁷⁹¹. Por último, el hogar arriero al que más producto se le reguló, 13.438 reales y 4 maravedís, fue al de Cleofás Carmona, de 38 años, que comparte techo con Francisca Santiago, su mujer, de 45 años, y sus hijos, Bartolomé de 18, Antonia de 17, Alonso de 15 y Rafaela de 16. La casa que habitan es propia, con tres cuerpos bajos y uno alto, dos corrales y dos caballerizas (154 reales). De igual forma, tiene dos casas más en propiedad: en el barrio de la puerta de abajo, dos terceras partes de casa que está arrendada a don Pedro Tomás Lumbreras (88 reales), en el mismo arrabal una cuarta parte de casa que aparece en el reconocimiento a nombre de Margarita Gallardo, por la que se puede ganar 55 reales (12 reales y medio). También cuenta con dos cortijos: uno en el hatico de arriba distante media legua de Vera (33 reales) y otro en el campo de Pulpí, a cuatro leguas y media, que utiliza para el avío de su labor (15 reales). En cuanto a las tierras, contamos 6 piezas de secano, ubicadas en el pago del camino de Abajo, en el de Fuensalida, en el de

⁷⁹⁰ AMV, CE, L 405, ff. 240r-244r.

AMV, CE, L 2177, ff. 1r-164v.

⁷⁹¹ AHPAL, CE, RP Vera, L 43696, s/f.

Alguacil y en el campo de Pulpí (3.107 reales y 21 maravedís)⁷⁹². Asimismo, posee para el ejercicio del transporte, una cabeza de ganado mular y once de asnal (32 reales). También posee otros tipos de ganado, como dos cerdas y 150 ovejas, que pastan en la jurisdicción de esta ciudad y que, por su esquilmo y esquileo, podrán dejarle 1.200 reales; y 6 cabras, 36 reales. Por el industrial de su ejercicio arriero se le consideró 8.760 reales al año.

El techo de los hogares, es decir, la casa en la que habitaban los miembros del hogar arriero podría ser propia o en régimen de alquiler. En Vera, el 58% de los hogares arrieros registra alguna casa o cortijo, siendo muy pocos los que cuentan con varias. Por tanto, el 42% debía acogerse al régimen de arrendamiento y otros, hecho habitual en las ciudades del reino de Granada. La utilidad que se les dio respondía a lo que podrían ganar en caso de estar arrendada, aunque en este Libro de lo Real, se especifica el morador de la vivienda, es decir, a quién estaba arrendada en el momento del reconocimiento de casas. Podrían ganar sus propietarios desde 13 reales y 26 maravedís de Francisco de Haro, arriero de 40 años, por la mitad de una casa en la Calle de Antas que, aunque en el reconocimiento está registrada a nombre de Ana María Cano Haro, la vive dicho Francisco, tocándole la mitad de su regulación en 2 ducados⁷⁹³. En el otro extremo, Bartolomé Mellado, arriero de 29 años, le regulan 528 reales por dos casas, puesto que una es un horno. Su vivienda en el barrio de Abajo es una casa por la que podría ganar 88 reales, de los que tiene que pagar un censo a don Juan Jofre, presbítero de las Cuevas (33 reales). El horno, situado en el mismo barrio, está arrendado a Bartolomé Muñoz, y se compone de dos plantas, alta y baja, con 8 varas de frente y 4 de fondo. Paga una memoria a la sacristía de la parroquia de Vera de 16 reales al año y, pese a su pequeño tamaño, gana por su arrendamiento 440 reales de vellón anuales⁷⁹⁴. Sin embargo, la mayoría de utilidades se sitúa entre 55-77 reales (52,9%), un

⁷⁹² Anotar que describe uno de los pedazos de la tierra del campo de Pulpí, en 7 bancales. No es usual que se distingan los bancales en los que se dispone la tierra. AMV, CE, L 404, f. 606v.

⁷⁹³ AMV, CE, L 405, ff. 173r-174v.

⁷⁹⁴ AMV, CE, L 404, ff. 307r-308r.

31% por debajo de los 55 reales y el resto (20,7%) por encima, superando solamente los 100 reales de vellón un 10%.

En cuanto a las tierras, el 27% de los arrieros posee alguna pieza de tierra en la localidad de Vera. De ellos, el 25,8% posee solamente riego con utilidades entre los 14 reales de vellón, que le regulan a Martín Román el menor, de 32 años y a Martín García, de 28. El primero, por un pago a media legua de Vera de media tahúlla de segunda calidad; y el segundo, por una pieza de tierra de riego a un cuarto de legua de una tahúlla de segunda calidad⁷⁹⁵. Y los 122 reales y 17 maravedís que le regulan a Rodrigo García, por una tierra en el Pago de San Antón a un cuarto de legua de Vera, que declara que tiene 5 tahúllas, aunque tras el reconocimiento se comprueba que son 7 de buena calidad. Se riega con el agua de la fuente Grande y en la misma se cuentan dos olivos, 30 higueras y 24 granados, árboles por los que les consideran un producto de 153 reales y 25 maravedís⁷⁹⁶. El 45,2% poseen solamente tierra de secano. Se les calcula entre 10 reales de vellón, a Francisco Segura, de 52 años (es viña de secano)⁷⁹⁷, y 2.017 reales y 21 maravedís al referido Cleofás Carmona. No obstante, a excepción de éste, ninguno superaría los 100 reales de vellón. Finalmente, el 35,5% posee, tanto secano como riego, todos con utilidades entre 4-100 reales, a excepción de Juan Caparrós Martínez, al que le regulan por sus tierras de riego 897 reales y, por las de secano, 202 reales y 18 maravedís. Su hijo Diego trabaja como «arriero de su padre». Posiblemente, lo hiciese tanto en el transporte con 4 cabezas de ganado asnal como en la labor de las tierras, sin que esto implique que no trabajase para terceros⁷⁹⁸. En definitiva, la tierra sería para el propio autoconsumo y el pequeño comercio de comestibles, sin que la extensión y calidad pudiera permitirles más, con la excepción de los mencionados, que podemos decir que representan una pequeña élite minoritaria entre los arrieros de Vera. El Catastro de Ensenada también les consideró el producto por el

⁷⁹⁵ AMV, CE, L 407, s/f.

⁷⁹⁶ AHPAL, CE, RP Vera, L 43696, s/f.

⁷⁹⁷ AMV, CE, L 407, s/f.

⁷⁹⁸ AMV, CE, L 406, ff. 362r-368r.

arbolado al 9,3% de los arrieros, superando los 150 reales de vellón los mencionados Rodrigo García (153 reales y 25 maravedís) y Martín Martínez (251 reales).

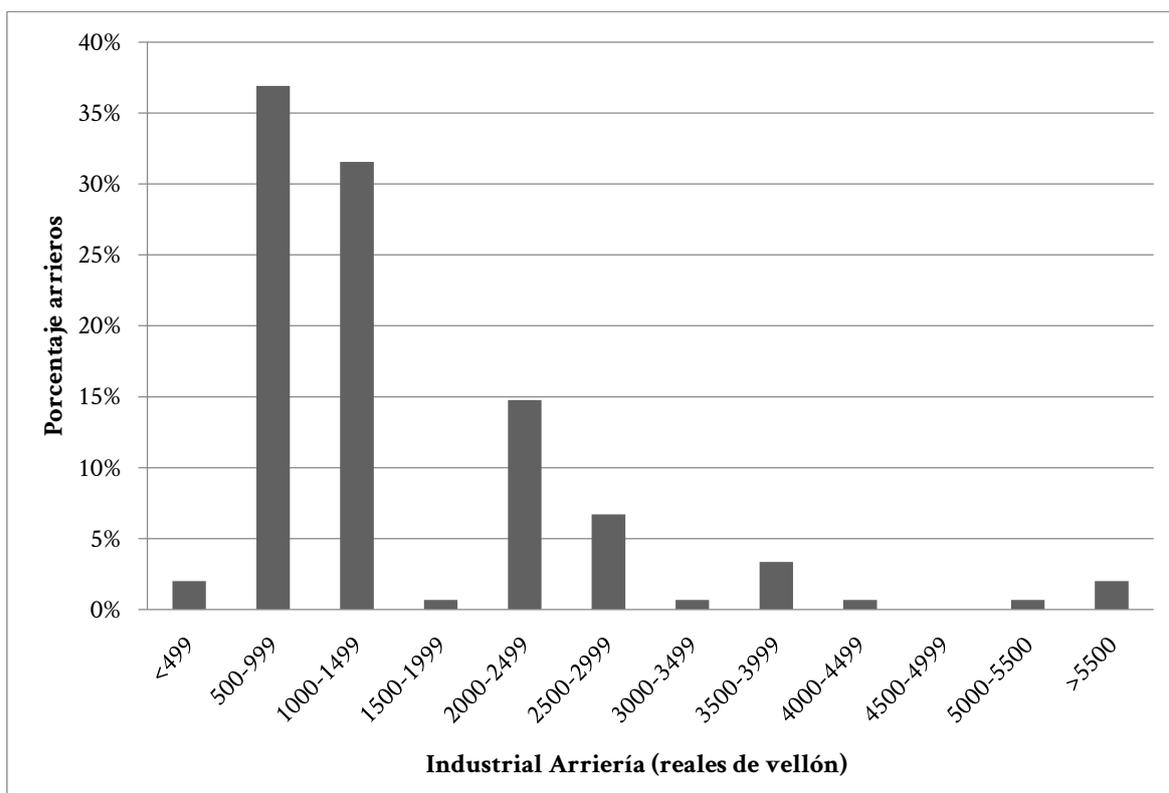
El ganado reguló un producto a las bestias del transporte, aproximadamente en la mayoría de los casos, de 2 reales y 23 maravedís por cabeza. Además, un 10,7% de los arrieros contaban con ganado de cerda, porcentaje inferior a Guadix y muy alejado de la industria del cerdo en Grazalema. Su número por hogar era muy reducido, normalmente una o varias cabezas, a excepción de Antonio Gómez, arriero de 51 años, que contaba con 26 cabezas, que, junto a su asno, sumaban 34 reales y 33 maravedís⁷⁹⁹. También se registran rebaños de ovino y caprino, aunque en menor porcentaje, siendo considerables las 150 cabezas de lanar y 6 de caprino del dicho Cleofás Carmona; y las 53 de lanar y 37 de cabrío, del también mencionado Francisco Santiago. Este ganado necesitaba del pasto y su cuidado, de mayor atención, por lo que no se puede dar en grandes cantidades en el tipo de hogar visto, pues los recursos no son suficientes para contar con criados o jornaleros que cuiden del mismo mientras se transporta. Aunque los integrantes del hogar podrían colaborar, el tipo de hogar no es propicio para ello.

El trabajo de los miembros del hogar, especialmente de las cónyuges, era fundamental. Sin embargo, sólo se registró a los hijos mayores de 18 años, como jornaleros de su padre o de su madre, en los casos de jefaturas femeninas. Los hemos encontrado en el 14% de los hogares, aunque siempre como jornaleros, sin ofrecer información más allá de los 366 reales que se les regulan y que se traducen en un producto final de 240.

Así, salvo estas excepciones, el grupo socio-profesional de arrieros contaba con industriales relativamente bajos, que debemos relacionar con el industrial arriero, para estimar cual sería la relación de dependencia del hogar con la actividad del transporte. Como se puede observar en el gráfico, la mayoría de los arrieros obtenían unos recursos de entre 500-1.499 reales de vellón (68,5%), siendo estos los que trajinaban con una o dos bestias, y de 2.000 a 2.499 (14,8%), los que lo hacían generalmente con tres.

⁷⁹⁹ AMV, CE, L 404, ff. 94r-96r.

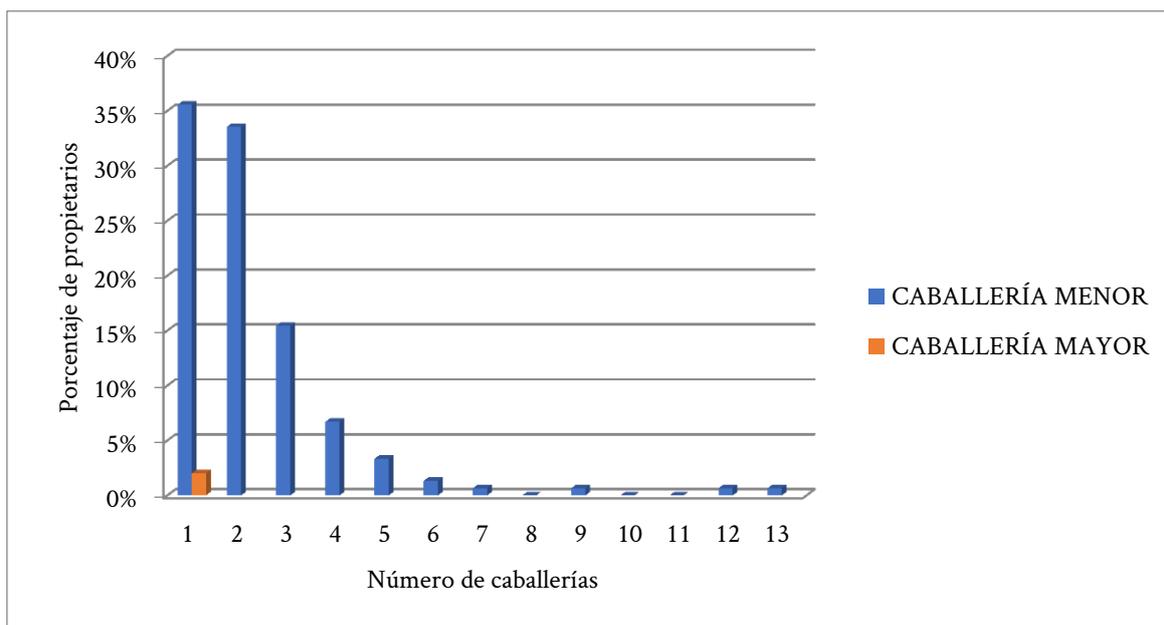
Gráfico 5.3. El industrial de la arriería en la ciudad de Vera (s. XVIII)



Fuente. Catastro de Ensenada de Vera. Libro de lo Real. Elaboración propia.

La mayoría de los arrieros de Vera transportaron con 1-2 bestias menores, siendo casi inexistente el ganado mayor. Sólo se registran 3 caballos, a los que se les reguló idéntico industrial que a los mulos y burros. Pertenecen a los arrieros Luis Jiménez, de 28 años, Melchor García de Salas, de 60, y Francisco Bascuñana, de 40. En cuanto a los mulos, suman 13 las cabezas de este ganado las que se registran en el transporte de 12 arrieros. Al igual que a los asnos y caballos, también se les reguló a 2 reales diarios por su transporte, sumando 732 reales anuales a la actividad arriera.

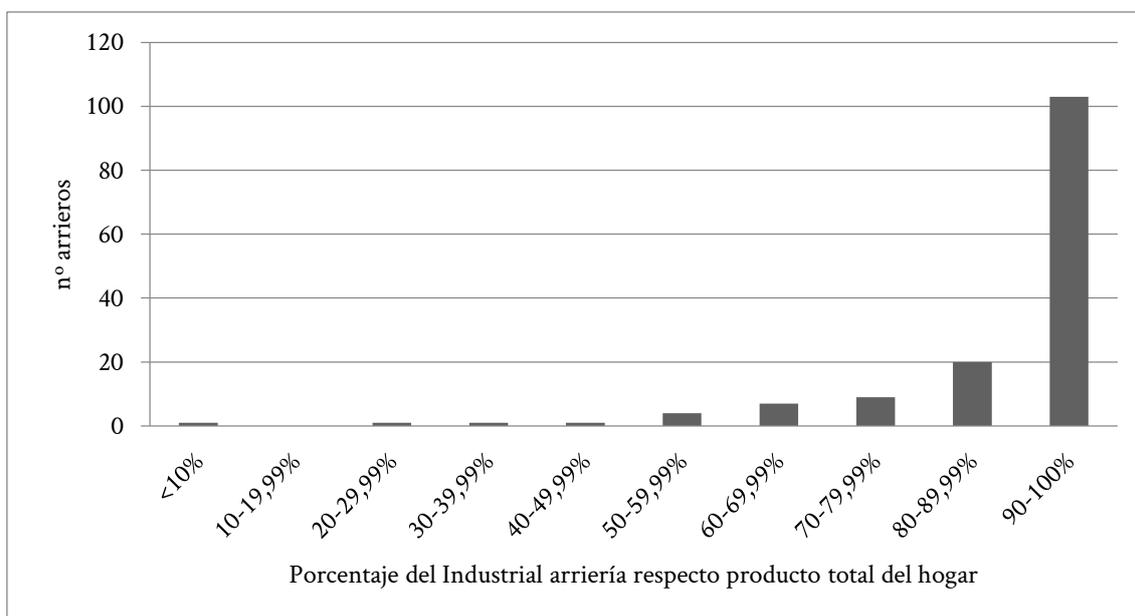
Gráfico 5.4 Frecuencia de bestias por arriero en Vera (s. XVIII)



Fuente. Catastro de Ensenada de Vera. Libro de lo Real. Elaboración propia.

Una vez que conocemos la frecuencia de bestias por arriero y su distribución, así como el industrial de la arriería y el producto total de los hogares, sabemos que en los hogares arrieros de Vera la dependencia a la actividad arriera era extraordinariamente alta. En el 70,1% de los hogares arrieros el industrial de la actividad supone más del 90% del producto calculado; en el 13,6%, entre el 80-90% del producto; y, en el 11%, entre el 60-80%. Los hogares arrieros de Vera dependían, por tanto, en la mayoría de las ocasiones, exclusivamente de la actividad arriera, donde la caballería sería fundamental para la economía familiar, pues su baja frecuencia (1-2) haría que estuviesen condicionados a su buen o mal estado para mantener la casa.

Gráfico 5.5. Porcentaje del Industrial arriero en el producto total de los hogares de Vera (s. XVIII)



Fuente: Catastro de Ensenada. Libro de lo Real de Vera. Elaboración Propia.

Con todo, se reafirma, una vez más, el peso de la actividad arriera en la economía de sus hogares, aunque queda mucho por hacer, pues desconocemos el trabajo de las mujeres y menores de dichos hogares. Por tanto, los datos nos dibujan un panorama de fragilidad de estos hogares, situándose en el escalón más bajo de la pirámide social, aunque no en la pobreza, como ya explicamos en capítulos anteriores. Ciertamente el Catastro no incluye el trabajo personal femenino y, en nuestros datos, tampoco se registra industrial a ninguna de las mujeres, jefas de hogar, cónyuges o hijas, o a los menores. Por esta razón, las cifras del producto final serán menores a lo que realmente fueron. Asimismo, aunque el grupo socio-profesional es homogéneo a grandes rasgos, existen desigualdades significativas entre unos arrieros y otros, como hemos visto, pudiendo observar una élite entre ellos que poseían un número mayor de bestias y propiedades raíces, como tierras, casas y barcas, lo que muestra una pluriactividad en la que cooperaban todos los integrantes del hogar. Aspecto sobre el que hay que seguir indagando.

5.2.4. La conflictividad local

Los conflictos sociales también afectaron al transporte. Los enfrentamientos en los que intervienen transportistas y los relativos al transporte y los caminos han acaparado nuestra atención. Tras una búsqueda en los diferentes inventarios del Archivo Municipal de Vera, hemos seleccionado medio centenar de expedientes de las Justicias de Vera, cuya jurisdicción corresponde a la Ciudad, pero implican a todo el partido de Baza, con carreteros de Cuevas o la Puebla de don Fadrique. De ellos nos interesaba detectar el grado de conocimiento que los transportistas tienen de sus reales privilegios y si los hacen valer, aunque como veremos, tan solo en un caso se nombra. La conflictividad engloba una variada tipología de enfrentamientos. En nuestro caso vamos a centrarnos en aquella conflictividad atendida por las Justicias Locales de la ciudad de Vera en el siglo XVIII, y que hubiera confrontado, como partes litigantes, a los transportistas, o a otros conflictos relacionados con el transporte (estado de los caminos, etc.).

El trasiego diario por los caminos no estuvo exento de conflictividad, especialmente por el mantenimiento de las bestias. A la propia seguridad del camino, se unía el daño que las bestias podían hacer al sembrado a su paso, principalmente para alimentarse. El 12 de mayo de 1778 Fernando de Cazorla, labrador de los Almargillos, propiedad de don Antonio de Soto, denunció a los arrieros Sebastián Rodríguez y Cristóbal Jérez Facundo, porque atajaban cuando iban a por pescado a la playa y cogían hierba. De hecho, Cristóbal y Francisco Núñez, hermano de Felipe, fueron sorprendidos por el guarda del campo, don Ginés Antonio Serrano⁸⁰⁰.

Otro de los conflictos del transporte fue el cumplimiento de las ordenanzas y normas en las diferentes jurisdicciones. En 1740 el administrador de la Renta de Tabaco, Manuel de Santa Coloma y Areilza, pide que no se imponga la gabela de dos cuartos a los arrieros del pescado. Esta petición era la consecuencia de que el Alcalde Mayor de la ciudad

⁸⁰⁰ AMV, leg. 259-6.

había mandado a los arrieros del pescado que comparecieran para sacar una cédula que autorizara su trajín, llevando a cada uno por ella dos cuartos. Este impuesto perjudicaba, no sólo a los arrieros, sino también a los armadores y dueños de barcas, en caso de no haber quien comprase dicho pescado. Asimismo, si los arrieros locales carecían de la cédula, acudirían los de otras ciudades a por el pescado. Asimismo, en la petición, se argumenta el valor de abastecer a la ciudad, aludiendo a la publicación de bandos para que no pudiera trasladarse el pescado a otros pueblos en época de carestía. Por ello, pide que no se imponga la gabela de dos cuartos para no perjudicarlos⁸⁰¹. Otro ejemplo lo encontramos en 1779, fecha en la que Francisco Barranco y Ginés Serrano, guardas de campo y huerta, sostienen un pleito con Diego García, arriero y vecino de Huércal Overa, por quebrantar las ordenanzas respecto a la subida del pescado de Vera y Cuevas. En este caso, nos interesa la declaración del arriero por la información que nos proporciona. Diego García, que explicó que portaba pescado por encargo de Francisco García el Rojo, patrón de un barco que le pagaría el porte, dependiendo del destino de dicha mercancía. El propio patrón le acompañó en el trayecto. El pescado se cargó en la bestia, declarando el arriero no conocer las arrobas que portaba, y comenzaron el camino tras otras recuas, cargadas de albacora salada. Les prendieron cerca del mojón por donde se dividía el término de Vera y Cuevas. Durante la declaración se contradijo en el porte a Vera, primero afirmando 6 reales y, después, 8, lo que lo que disgustó al magistrado. Finalmente fue condenado a cuatro ducados de multa y costas de 107 reales y 23 maravedís, previniendo que cumpliera las ordenanzas⁸⁰².

Entre los conflictos, siempre presente el incumplimiento de contratos y pactos, los robos y la violencia. Ejemplo de ello es el caso de Martín García, arriero trajinante, contra Juan Jérez, por no cumplir la venta de un borrico cuando volvía de la siega de La Mancha. En este pleito se comprueba la pluriactividad de la arriería y el jornal en el campo. Así, Martín García salió a segar a La Mancha con otros vecinos de la ciudad de Vera, entre los

⁸⁰¹ AMV, leg. 648-29

⁸⁰² AMV, leg. 261-10.

que se encontraban Juan Jérez y Bartolomé Jérez, su padre. Volviendo de la siega por los llanos de Baza Juan Jérez manifestó la voluntad de la venta del borrico y, ante la necesidad para el ejercicio de arriería y con la mediación de otros, se pactó la venta en nueve pesos de 15 reales. Seis se pagaron al contado y los tres restantes fiados, poniendo el plazo en la Navidad. Llegados a la ciudad y teniendo el burro en su poder, dicho Juan Jérez se retractó, pidiendo el burro sin querer entregar los seis pesos. El Juez le dio la razón y exigió que le devolvieran el borrico⁸⁰³.

También queda constancia de la violencia, como en 1779 cuando Salvador Ruiz de Molina, Alcalde Mayor de Vera, solicita ejecutar averiguaciones sobre la riña que los arrieros Ginés García Roldán y José Martínez habían mantenido en la playa.

Otra de las informaciones que nos proporciona esta documentación judicial es la gestión que las mujeres realizan de la casa cuando el varón ejerce su oficio de arriero. Aunque no hemos podido profundizar, por el mal estado de conservación, que hace ilegible el documento, una prueba de esta gestión de la economía de la casa se produce cuando en febrero de 1740, Antonia Soler, mujer de Pedro Orozco, que se encuentra trajinando pescado, solicita información tras exigírsele la recaudación de la Santa Bula de la que su esposo es receptor⁸⁰⁴.

Además, esta información nos permite ir más allá de la localización de los transportistas y conocer dónde prestaban sus servicios. En la ciudad de Vera constatamos caminos de carretas que, de forma indirecta, nos informan que la circulación con carretas podía realizarse y, de hecho, se realizaba. Pese a que en la ciudad de Vera no hemos registrado ningún carretero en el Catastro de Ensenada y son muy pocos los que aparecen en el Libro de alistamiento general de 1797, tan sólo dos, y en el padrón de vecinos de 1812, aparecen sólo tres carreteros, no es lícito afirmar que la ciudad estuviese privada del transporte a ruedas. De hecho, los carreteros pleitearon por el paso de sus carretas. Especial fue la conflictividad con los vecinos de las Cuevas por entrar en sus sembrados. De hecho,

⁸⁰³ AMV, leg. 640-7.

⁸⁰⁴ AMV, fol. 648-31.

eran éstos los que conducían las carretas y abastecían a Vera y su costa. Nos interesan porque, aunque las Justicias Locales estaban exentas de los asuntos de los Carreteros, fueron numerosos los pleitos que dirimieron sin que se mencione al Juez Privativo. Por ejemplo, en 1724, Juan de Villalta denuncia a Andrés Mula, vecino de las Cuevas, ante el Juez del Campo por introducir una carreta con tres bueyes en su sembradura de cebada en el pago de Almachar. El carretero portaba con su carreta cal a la ciudad de Vera. Ese febrero había salido de la villa de las Cuevas a las 4 de la mañana con una carreta tirada de dos bueyes y otro atado atrás. Se dirigía a la calera de Bartolomé Carretero, vecino de Vera, para cargar una carretada de cal y llevársela el susodicho al lugar donde estaba fabricando una noria. En el trayecto, causó daños en el sembrado de cebada de Juan Villalta, por lo que éste lo denunció. Fue apresado en la real cárcel de la ciudad y, una vez admitida la culpa ante el juez de campo y regidor perpetuo de la ciudad de vera, fue condenado, a razón de la pena de las ordenanzas por las tres reses de vacuno que hicieron el daño en el sembrado de cebada, a satisfacer a Juan de Villalta los nueve celemines de cebada, que los tasadores declararon haberse dañado y, por la criminalidad que resulta del acto, a 150 reales de multa y a las costas del proceso, que ascendían a 62 reales y 14 maravedís⁸⁰⁵.

El 18 de enero de 1768 Francisco Barranco, guarda de campo y huerta, denunció que, cuando había salido a desempeñar su oficio, pasó por las huertas de Juan Marín, mayor, encontrando tres pares de bueyes haciendo daño en sus regados. Estaban guardados por tres hombres de la villa de las Cuevas, a los que denunció por contravenir las ordenanzas de la ciudad. Estos hicieron resistencia y oposición a dicha denuncia, alzando uno de ellos una llamadera, de las que llevan para el gobierno de dichas reses, e intentando asestar un golpe al denunciante. Además, le amenazaron con piedras. Pedro y Antonio Navarro y Melchor Rodríguez, vecinos de las Cuevas, fueron condenados a pagar el daño ocasionado y las costas⁸⁰⁶.

⁸⁰⁵ AMV, leg. 646-28.

⁸⁰⁶ AMV, leg. 655-5.

También por el paso por sembradura, Francisco García Jiménez, presbítero, denuncia en 1777 ante don Manuel Serrano y Cillero, Alcalde Mayor de Vera, que una carreta de Cuevas cargada de trigo, que se dirigía a la playa de Garrucha, dejó el carril y, con intención de hacerle daño, entró a su tierra sembrada de trigo, inmediata al río de Antas. Y, aunque no conoce al autor del daño, pide que se busque en Garrucha al gañán o dueño de la carreta. Acto seguido, el Juez ordenó detener al causante del daño. Se halló retirándose de Garrucha, expresando llamarse Francisco Serrano Navarro, vecino de la villa de las Cuevas y dueño de dicha carreta, con la que había traído trece costales y veinte fanegas de trigo de las Cuevas al Bastimento, por el carril de la Jara. Se le embargaron bueyes y carreta e ingresó en prisión. En la declaración explicó que se metió en la tierra sembrada de trigo porque estaba el camino malo y había observado que por allí habían pasado otros carros, por lo que no consideró hacer daño. Nos interesa especialmente la pregunta sobre cómo se mantenían, tanto sus bueyes como los de sus vecinos y compañeros de las Cuevas, les respondió que, cuando viajaban y traficaban en el tiempo de los campos verdes o cuando están preparados para la siega, sacaban de sus casas el mantenimiento para sus ganados, quienes no lo hacían los mantenían con hierba. Francisco Serrano pidió que se tasara el daño y se le pusiera en libertad. Finalmente, se tasó en 8 celemines de trigo, seis ducados de la denuncia y treinta reales de multa, además de las costas, sumando todo ello 262 reales y 24 maravedís⁸⁰⁷.

El hurto también está presente entre los pleitos consultados. En 1725, Juan Martínez Lario, mayoral de una parada de carretas de don Diego García Romero, vecino de la Puebla de don Fadrique, denunció ante el juez don Francisco Montero que mientras ataba las yuntas de bueyes que conducen sus carretas el Alcalde Mayor de la ciudad de Mojácar, asistido de un ministro de dicha villa, se llevaron a Francisco García, trabajador de dicha parada de carretas, quitándole violentamente diferentes herramientas que llevaba en la carreta: dos hachas de cortar leña, dos azuelas, etc. En este caso, Juan Martínez denuncia que se han vulnerado los reales privilegios «que favorecen a los que transitan con

⁸⁰⁷ AMV, leg. 258-13.

semejantes paradas de carretas». Sin embargo, no se trasladan las denuncias a la Chancillería y continúan su curso⁸⁰⁸.

Por otro lado, fueron abundantes los conflictos por las lindes y pasos de caminos, especialmente los que unían las huertas y sembrados o los que se abrían nuevos sin respetar la propiedad. Señalar los que el propio Gobierno de la ciudad inicia para el mantenimiento del camino, como en 1759, cuando el fiscal teniente de la Real Justicia de Vera, Pedro José García Cueto y Casquer, denuncia a un grupo por romper el camino. Un mes más tarde denuncia a Francisco Cedonio Cano, por dificultar el tránsito⁸⁰⁹. Las Justicias procuraron que los caminos fuesen, al menos, transitables, evitando que se ocupasen, tapasen o estrechasen⁸¹⁰.

Esta muestra nos permite establecer algunos rasgos generales de la conflictividad del transporte en la ciudad de Vera, que nos servirán para relacionarlos con la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros. La conflictividad en el camino es algo común y el transporte no se libra de ella. En cuanto a los conflictos, la mayoría son por el paso, es decir, por los daños que pueden causar bestias de tiro o carga a su paso por las tierras, seguidos de los incumplimientos de contratos y tensiones con las autoridades locales. Con todo, los datos también nos recuerdan que los marcadores de clase y género no pueden ser olvidados, con desigualdades manifiestas, especialmente entre propietarios de tierra y arrieros de corta distancia, en este caso arrieros del pescado. Por último, mencionar la llamativa ausencia de los privilegios reales, sobre la que continuaremos indagando.

⁸⁰⁸ AMV, leg. 647-16.

⁸⁰⁹ AHPAL, J-15, 661; J-16, 664.

⁸¹⁰ AMV, leg. 654-20; 259-22; 259-30; 261-4; 261-18; 261-19; 261-24; 261-21; 263-6; 263-7; 263-19; 265-1; 268-21.

5.3. El mercado de bestias. Un ejemplo de la economía en el Valle de Lecrín

Hemos abordado la economía de los hogares arrieros. En el próximo capítulo nos detendremos en la utilidad del transporte con bestia en las localidades del reino de Granada, pero queríamos, de forma sucinta, apuntar algunas ideas sobre el elemento esencial de este tipo de transporte, las caballerías y, en concreto, sobre su valor en el mercado, el propio negocio y las dinámicas socio-administrativas que se producen en su adquisición.

La actividad ganadera durante la Edad Moderna continúa siendo una asignatura pendiente en la investigación del reino de Granada, con contadas excepciones⁸¹¹. Un vacío que se acrecienta en lo que respecta a la cría, doma y mercado de las caballerías del transporte, pese a que, como hemos apuntado, el mercadeo de bestias debió generar una actividad de indudable importancia, por el número de bestias que se registran en todos los municipios del reino de Granada y por el rastro que han dejado las transacciones en los protocolos notariales. Sin lugar a dudas, había que proveer al campo de una fuerza necesaria para sus labores, así como al transporte, tanto libre como profesional y, todo ello, sin olvidar que, al coste del animal, habría que sumar el de su mantenimiento, por lo que su trabajo debía rentabilizar ambos.

El mercado de bestias debió representar una partida importante dentro del comercio de ganado del reino de Granada durante toda la Edad Moderna. Poco sabemos de la cría, más que los apuntes plasmados en el capítulo dedicado a las cabañas y los cabañiles sobre la

⁸¹¹ Julián Pablo Díaz López, “La ganadería, un gran tema olvidado: El caso del Norte del Reino”, *Chronica Nova*, nº 25 (1998): 227-247; y “La economía (I): agricultura, ganadería y pesca”, en *Historia del reino de Granada*, coords. Manuel Barrios Aguilera, Rafael Gerardo Peinado Santaella, vol. 3, *Del siglo de la crisis al fin del Antiguo Régimen (1630-1833)*, coord. Francisco Andújar Castillo (Granada: Universidad de Granada, Fundación El Legado Andalusi, 2000), 363-392. Véase también: José Ubaldo Bernardos Sanz, “La ganadería española durante la Edad Moderna. Propuestas de renovación historiográfica de un sector oculto”, *América Latina en la Historia Económica*, nº 10 (2) (2003): 39-70.

escasa presencia de yeguas en el Reino. Nada sobre la doma. En este estado, vamos a aportar algunos datos y reflexiones sobre esta cuestión con el fin de que sean un punto de partida para comprender esta parte del transporte relegada de la investigación. Asimismo, queremos indagar en otros aspectos, como quiénes participan en dichas Cartas de Obligación de Pago, con el objetivo de estimar la participación de la familia en los diferentes procesos de la actividad arriera, en este caso, el de la adquisición del medio de transporte.

Para ello, vamos a centrar nuestra atención en una de las comarcas arrieras más notables del reino de Granada, tanto por el número de arrieros como por el tráfico, nos referimos al Valle de Lecrín, surcada por caminos de herradura que abrían paso a la circulación desde la ciudad de Granada a la costa y viceversa. Caminos que, sin duda, favorecieron su economía. Es necesario hacer un breve recorrido por los datos generales del transporte en la comarca y ponerlos en relación con dichas infraestructuras: dónde se localizan, cuáles son sus utilidades, qué número de bestias poseen para el transporte, etc. A partir del mismo, podremos sumergirnos en cuestiones relativas al mercado de mulas, para lo que estudiaremos Pinos del Valle, intentando responder estas preguntas: ¿Cómo funciona el mercado? ¿Quiénes comercian? ¿Con qué especies? ¿Cuál es su coste? ¿Qué estrategias de adquisición y gestión de los recursos se producen?

Comencemos por el principio. Situado en la vertiente suroccidental de Sierra Nevada, El Valle de Lecrín, cuya depresión permite el paso natural, no sin complicaciones, entre Granada, la Costa y las Alpujarras, goza de un microclima propicio para la actividad agraria. En el siglo XVIII constituía un distrito bien definido en la organización territorial, civil, militar y eclesiástica del reino de Granada, con catorce localidades de realengo bajo la jurisdicción del corregimiento de Granada y dos, Padul y Villamena de Cozvíjar, de señorío, como ya explicó la profesora Margarita M. Birriel Salcedo⁸¹². La ocupación del espacio responde a la herencia nazarí, marcada por el orden social del regadío y el papel de

⁸¹² Margarita M. Birriel Salcedo, "Género y espacio doméstico: la casa rural en el siglo XVIII", en *Arquitectura y mujeres en la historia*, coord. María Elena Díez Jorge (Madrid: Síntesis, 2015), 308-315.

las alquerías en el control y defensa de la circulación de la ciudad de Granada con la Costa y las Alpujarras. Con la guerra de las Alpujarras y posterior repoblación sus habitantes tienden a concentrarse en algunos núcleos, llegando ese hábitat concentrado hasta 1752, momento en el que se realiza el Catastro de Ensenada.

Tres son los caminos que marcan la geografía del lugar y la circulación⁸¹³:

1) El camino de Granada a Almuñécar. Aunque no transcurre por ningún núcleo de población del Valle de Lecrín, bordea la localidad de Albuñuelas, situándose en el mismo la Venta Marina.

2) El camino de Granada a Motril será el polo de referencia del lugar, donde se concentran la mayoría de transportistas. Desde Granada, pasa por Padul, Saleres, Restabal, Pinos del Valle y, de ahí, hasta la Venta de la Cebada, por donde abandona las tierras del Valle de Lecrín. Entre su área de influencia se encuentra la localidad de Melegís.

3) El camino de Granada a Ugíjar conecta la ciudad con las Alpujarras. Desde Granada, antes de llegar a Padul, se desvía, pasando por Dúrcal, Talará, Béznar Tablate y Lanjarón. En su área de influencia están Cónchar, Cozvíjar, Nigüelas, Acequias y Mondújar.

Murchas e Izbor quedarían algo más alejados de estos caminos principales, pero también marcados por su influencia.

Para Pinos del Valle contamos con el trabajo de Margarita M. Birriel Salcedo sobre las infraestructuras del camino, los intercambios y el propio transporte⁸¹⁴, en el que, además de analizar las infraestructuras del camino y la circulación, se interesa por los arrieros de Pinos del Valle, ya que se trata del pueblo con mayor peso de arrieros entre los cabezas de casa. La importancia de la arriería viene determinada gracias a que constituye un núcleo atravesado por el camino real Granada-Motril, siendo pueblo de jornada entre una

⁸¹³ Raúl Ruiz Álvarez, "Ventas y mesones en los caminos del Valle de Lecrín y La Alpujarra (s. XVIII)", *Tiempos modernos*, vol. 10, nº 4 (2020): 120-153. Sobre el camino a Almuñécar, Margarita M. Birriel Salcedo, *La tierra de Almuñécar en tiempo de Felipe II: expulsión de moriscos y repoblación* (Granada: Universidad de Granada, 1989).

⁸¹⁴ Birriel Salcedo, "Caminos, Intercambios y Arrieros".

ciudad y otra. Ciertamente, este camino favoreció que los vecinos de Pinos del Valle, Saleres y Restábal se dedicaran al transporte, pero, como apunta la autora, a este factor hay que añadir cuestiones relacionadas con la estructura agraria, que permitía liberar parte de la mano de obra y de los animales para la actividad del transporte. En cuanto a la dedicación de los arrieros, poca información nos proporciona el Catastro de Ensenada. Si bien constatamos la pluriactividad, no descartamos una dedicación principal e, incluso, exclusiva, especialmente en localidades como Restábal, que registra transportistas con 6 u 8 bestias, o Saleres, donde seis de ellos también lo hacen con recuas⁸¹⁵. Por lo tanto, las desigualdades entre unos arrieros y otros viene marcada desde la base por el número de bestias, seguido del acceso a los recursos y la propiedad. No podemos equiparar al jornalero-arriero, que trajina estacionalmente y obtiene así recursos complementarios, a la empresa arriera, que cuenta con un número de bestias suficiente para consolidar un transporte profesional mucho más estable⁸¹⁶. Diferencias que quedan patentes en el producto medio que se regula a cada arriero en las localidades de la comarca, siendo el más bajo el que corresponde a Pinos del Valle (350 reales aprox.), y el más alto, el de Nigüelas (4.350 reales), o sea, que unos podían ganar doce veces más que los otros, lo que repercute en la dedicación, el número de bestias y en las dinámicas socioeconómicas de sus hogares.

En el Valle de Lecrín registramos 242 arrieros de 2.785 vecinos, distribuidos en 11 de las 18 localidades que componen la Entidad Principal, quedando sin transportistas Padul, Cónchar, Cozvíjar, Dúrcal, Murchas, Tablate e Izbora, siendo extraño que dos poblaciones tan importantes, como Padul y Dúrcal, tanto por el número de habitantes, como por su situación en los caminos, no registren transportistas profesionales. El industrial arriero de la comarca es de 334.948 reales de vellón, con un peso en las localidades arrieras del 68,97% de su industrial. Corresponde en términos medios a cada arriero 955 reales de vellón por su actividad, una media similar a la del Reino.

⁸¹⁵ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Restábal, L 300, ff. 431r-v.

AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Saleres, L 301, ff. 431r-433r.

⁸¹⁶ Witold Kula, *Problemas y métodos de la historia Económica* (Barcelona: Editorial Península, 1974), pp.143.

Tabla 5.6. La arriería en la comarca del Valle de Lecrín (s. XVIII)

Localidad	Número Arrieros	INDUSTRIAL Arriería (reales de vellón)	Media Arriero	Total Industrial (reales de vellón)	% del Industrial de la localidad
Acequias	1	1.100	1.100	2.480	44,35
Albuñuelas	50	16.500*	330	26.688*	61,83
Béznar	7	6.480	925,71	12.985	49,90
Chite / Talará	4	11.210	2.802,5	22.068	50,80
Lanjarón	7	6.800	971,43	24.478	27,78
Melegís	2	2.200	1.100	8.174	26,91
Mondújar	1	850	850	6.520	13,04
Nigüelas	4	17.400	4.350	29.725	58,54
Pinos del Valle	100	34.980	349,8	42.690	81,94
Restábal	34	40.500	1.191,18	54.040	74,94
Saleres	32	93.000*	2.906,25	105.100*	88,49
Total	242	231.020	954,63	334.948	68,97

Fuente. Catastro de Ensenada. Respuestas Generales. Estados Locales Letra F.

*Estado Provincial del reino de Granada Letra F. Elaboración propia.

En este contexto, vamos a indagar en las caballerías que había en la comarca, para lo que empleamos los datos del censo ganadero de 1752, resultado de vaciar los Estados Provinciales de la Letra H⁸¹⁷. Contabilizamos en las localidades arrieras 57 cabezas de ganado caballar, 345 mular y 1.113 asnal. En total 1.585 caballerías, de las que más de la tercera parte se utilizaban para el transporte profesional, aunque complementaban su actividad con las labores propias del campo y otras actividades de los hogares.

⁸¹⁷ Censo ganadero de la Corona de Castilla de 1752, Tomo I (INE, 1752).

Tabla 5.7. Ganado equino en el Valle de Lecrín (s. XVIII)

Localidad	Caballar	Mular	Asnal	Total
Acequias	2	9	29	40
Albuñuelas	10	112	89	211
Béznar	-	31	103	134
Chite / Talará	5	7	75	87
Lanjarón	9	32	239	280
Melegís	-	27	40	67
Mondújar	3	14	28	55
Nigüelas	19	14	88	121
Pinos del Valle	5	52	256	313
Restábal	1	39	120	160
Saleres	3	8	106	117
Total	57	345	1.173	1.585

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

Elaboración Propia.

No nos detendremos más en las cifras, para centrar la atención en cómo obtienen el medio esencial para su trabajo, al que, además, deben mantener. Para ello hemos utilizado el Catastro del Marqués de Ensenada y hemos 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 hemos encontrado 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 bestias.

El imprescindible papel de las caballerías en las labores del campo y en el transporte (también fue utilizada su fuerza tractora, como en el caso de los molinos de sangre,

predominantes en lasalmazaras⁸¹⁸), conlleva la aparición de una especialización en los tratantes de ganado, desarrollándose un oficio especializado en la compra-venta de estos animales, los denominados *marchantes* o mercaderes de mulas⁸¹⁹. Estos marchantes procedían de la ciudad de Granada, donde el Catastro de Ensenada registra tan sólo a tres tratantes de equinos en su Libro de lo Industrial Producible, bajo el epígrafe de «comerciantes de ganado». Son Francisco Fiñanes, tratante de mulas gallegas, al que le regula un producto de 3.300 reales de vellón al año, Juan Suárez de Moya, también tratante en mulas gallegas (4.400 reales) y Pedro Garrido, tratante en caballos (1.100 reales)⁸²⁰. Sin embargo, tenemos constancia, a través de las fuentes notariales, de otros tratantes de la ciudad, que podrían realizar muchos negocios en sus viajes a ferias o a pueblos, y que el Catastro registraría en otros oficios. Todos los marchantes de mulas mencionados en las Cartas de Obligación de Pago son vecinos de Granada. En el año 1752 aparece como tal Juan de la Fuente; en 1753, Antonio Barcía, Antonio de la Barca (con un número elevado de ventas) y las asociaciones de don Blas Fernández Varela, José Caraballo, Alberto García y Francisco García y la de Juan Suárez de Moya y Francisco Trinanes; en 1755, la compañía de Juan Suárez Moya; en 1756, Antonio de la Barca y Manuel Muñoz; y, en 1759, Alonso Rebollo.

Nos preguntamos cómo se realizaría la compra-venta de bestias en el Valle de Lecrín. No se registraron ferias en los pueblos que cruzaba el camino real de Granada a Motril en la respuesta a la vigésima nona pregunta del Interrogatorio de la Letra A⁸²¹. Estos tratantes

⁸¹⁸ Margarita M. Birriel Salcedo, "Tecnología, conocimiento y propiedad. Los molinos de aceite en el reino de Granada (s. XVIII)", *Chronica Nova*, nº 41 (2015), consultado el 2 de noviembre de 2021: 39-69. <https://doi.org/10.30827/cn.v0i41.3843>.

⁸¹⁹ Véase: Antonio Luis López Martínez, *Las ferias de ganado en Andalucía Occidental y Extremadura 1830-1958* (Sevilla: El autor, 2020).

⁸²⁰ AMGr, CE, LIS 509, ff. 116v-120r.

⁸²¹ AHN, Consejos, Libro 1510, ff. 403r-427r. En el f. 413r: 29^a. *Cuántas tabernas, mesones, tiendas, panaderías, carnicerías, puentes, barcas sobre ríos, mercados, ferias, etc. hay en la población.*

AGS, DGR 1^a Remesa, CE, RG Pinos del Valle, L 298, ff. 439r-441r.

podrían comerciar con otros géneros o la propia carne, por lo que una posibilidad sería que estuvieran regularmente en los diferentes pueblos para realizar su comercio. Sin embargo, los protocolos sugieren que habría determinadas épocas y días en los que se realiza la compra-venta de mulos, como el 15 de mayo de 1753, que se realizaron 14 Cartas de Obligación de Pago, 9 de ellas con Antonio de la Barca, 2 con Antonio de Barcía, otras dos con los marchantes don Blas Fernández Varela, José Caraballo, Alberto García y Francisco García, y otras dos con Juan Suárez de Moya y a Francisco Trinanes. Y el 12 de mayo de 1755, 9 Cartas de Obligación de Pago, todas ellas al marchante de mulas Juan Suárez de Moya y Compañía. Por tanto, podemos decir que, generalmente, los marchantes acudirían una vez al año para hacer los tratos de mulas, aunque los habitantes del Valle de Lecrín también podrían acudir a otras poblaciones a adquirir cabezas de ganado equino, puesto que, si su economía depende de la misma y el animal muere, tendrían que reponerlo rápidamente.

En dichas Cartas de Obligación de Pago, el comprador reconocía la deuda con el marchante y se comprometía a pagarla, pudiendo fraccionar el importe. De hecho, en los consultados se fraccionaba en tres pagos iguales, a pagar el día de San Miguel (29 de septiembre). Además, debían hacerse cargo de los 12 reales que correspondían por cada viaje que diese a Granada la persona encargada de realizar el pago. Ante el impago deberían responder con sus bienes, por lo que hipotecaban al propio animal y algunos bienes raíces. Como muestra, Juan de Lara menor se obliga, junto a su padre Juan de Lara, a pagar una mula gallega cerril al marchante de mulas Antonio de Barcía por valor de 750 reales, y para la seguridad de la deuda hipotecan la mula y un pedazo de tierra con olivas en el pago del Molino de Aceite y una casa, ambos en Pinos del Valle, sin que puedan venderla ni

AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Restábal, L 300, ff. 177r-v.

AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Saleres, L 301, f. 430r.

hipotecarla sin la carga de esta hipoteca⁸²². También se realizaron Cartas de Obligación de Pago entre los propios vecinos del Valle de Lecrín, donde se constata la venta de mulas hipotecadas para escriturar, quiénes y cómo debían efectuar los pagos. Agustín de Moya y Juan de Moya, por ejemplo, se obligaron a pagar al marchante de mulas de la ciudad de Granada, Juan de la Fuente, 500 reales por una mula gallega, que les había fiado y de la que continuaban debiéndole 300 reales. Dicha mula la cambiaron con Francisco Martín Delgado, vecino también de Pinos, que, no fiándose de ellos, les insistió en que realizaran esta escritura, en la que se obligaban a pagarla, hipotecando la mula recibida de Francisco⁸²³. Estos intercambios entre vecinos representan otra forma de adquisición de bestias que no se manifiesta tan claramente en la documentación. Tampoco abundan las compra-ventas entre vecinos, como Francisco Márquez Orce, que se obliga a pagar a Francisco de Olea el mayor 750 reales por un mulo romo⁸²⁴. O Manuel Muñoz, que vende una mula a Pedro Aguado por 750 reales. A su vez, el susodicho Manuel estaba obligado a pagar a Juan Fernández de Moya⁸²⁵. También se consumaba este tipo de negocios entre la familia, aunque no para la transmisión de la mula, sino más bien relacionados con la obligación de su pago. Es el caso de Basilio de Reyes, que realiza una escritura para

⁸²² AHPRGr, DO, Pinos del Rey (1752-1761), Notaría de Antonio Martínez de Almazán y Pedro Sánchez de Molina, ff. 82r-v. *Carta de obligación de pago otorgada por Juan de Lara menor y su padre Juan de Lara, vecinos de Pinos del Rey, a Antonio de Barcia, marchante de mulas, vecino de la ciudad de Granada, por el valor de una mula (Pinos del Valle, 15 de mayo de 1753).*

⁸²³ AHPRGr, DO, Pinos del Rey (1752-1761), Notaría de Antonio Martínez de Almazán y Pedro Sánchez de Molina, ff. 7r-8v. *Carta de obligación de pago que otorga Agustín de Moya y Juan de Moya, su hijo, vecinos de Pinos del Valle, a Juan de la Fuente, marchante de mulas, vecino de Granada por el valor de una mula (Pinos del Valle, 4 de abril de 1752).*

⁸²⁴ AHPRGr, DO, Pinos del Rey (1752-1761), Notaría de Antonio Martínez de Almazán y Pedro Sánchez de Molina, ff. 13r-v. *Carta de obligación de pago que otorga Francisco Márquez Orce, vecino de Pinos del Valle, a Francisco de Olea el mayor, vecino de Pino del Valle, por el valor de un mulo (Pinos del Valle, 2 de mayo de 1752).*

⁸²⁵ AHPRGr, DO, Pinos del Rey (1752-1761), Notaría de Antonio Martínez de Almazán y Pedro Sánchez de Molina, ff. 205r-v. *Carta de obligación de pago otorgada por Pedro de Aguado, vecino de Pinos del Valle, a Manuel Muñoz, vecino de Pinos del Valle, por el valor de un mulo (Pinos del Valle, 25 de septiembre de 1756).*

obligarse a pagar lo que resta de la mula que adquirió su padre, Gregorio de Reyes a Juan de Moya por 850 reales, de la que quedan por pagar 200⁸²⁶.

Atendiendo ahora al tipo y número de bestias, el número de compras que realizan los habitantes de Pinos del Valle suele ser 1 bestia (90,3%), o, a lo sumo, dos (9,7%). Asimismo, se registran tres tipos de mulas, así como sus pelajes, hocico y marca. Las mulas gallegas eran las más frecuentes, aunque también se apuntan algunas mulas castellanas y romas. El ganado mular romo era cría de la asnal (hembra) y el caballar (macho), mientras que el castellano era del asnal (macho) y la yegua. Además, habría diferencias de sexo entre las crías: la mula roma sería más nerviosa y difícil de manejar, mientras que el mulo romo era manso y útil para el trabajo. En cuanto a los castellanos, tanto hembras como machos, compartían la fama de ser los más utilizados para las labores de labranza, tiro y carga. Sin embargo, en Granada predominaría el ganado romo, según el profesor de Zootecnia Zacarías Salazar⁸²⁷. En cuanto a la denominación de gallegas, no hemos podido concretar con exactitud si se refiere a un animal de características específicas, a su origen geográfico o, con mucha probabilidad, a la cría resultante del cruce entre caballo o yegua de raza gallega y, de ahí, el nombre. La edad de las mismas a la hora de su venta era de 2-3 años.

El precio medio por el que se comerciaron las mulas se sitúa entre los 900-950 reales, lo que supone, en muchos casos, más del producto total calculado en el Catastro de Ensenada. Por tanto, la riqueza de un hogar con bestias ascendía considerablemente. Aunque la mayoría de los precios que manejamos se sitúan entre 700-900 reales, con el

⁸²⁶ AHPRGr, DO, Pinos del Rey (1752-1761), Notaría de Antonio Martínez de Almazán y Pedro Sánchez de Molina, ff. 528r-v. *Carta de obligación de pago que otorga Gregorio de Reyes a su hijo Basilio de Reyes, vecinos de Pinos del Valle, por el valor de una mula.*

⁸²⁷ Zacarías Salazar, "Mulos Castellanos y Romos", *Hojas divulgadoras del ministerio de hacienda*, nº 18 (1948): 13.

extremo de Laura Pareja, viuda, y su hijo Andrés Rodríguez, que adquieren un mulo gallego cerril de dos años por 2.275 reales⁸²⁸.

Otra forma de averiguar el valor de este ganado estriba en los inventarios y cartas de capital, aunque éstas incluyen el aparejo. Por ejemplo, en la Carta de Capital que realiza Juan de Morillas, mancebo vecino de Béznar, para contraer matrimonio con doña Ángela Caba, vecina de Pinos del Valle, anota que posee un mulo gallego de 4 años aparejado de redondo, con un valor de 1.200 reales⁸²⁹. También en los inventarios realizados tras el fallecimiento, como, por ejemplo, lo que quedó a Agustín Salaberri por el fallecimiento de su mujer, entre lo que se encontraba una jumenta, valorada en 150 reales; o a José Aguado y sus hijos, también por su mujer y madre de éstos, un jumento de 300 reales⁸³⁰. De igual forma en la tasación de bienes muebles y semovientes, como los que quedaron a la muerte de José Delgado Medina, entre los que se encontraban un mulo castellano con su aparejo redondo (200 reales), un mulo gallego con otro aparejo redondo (500 reales) y seis jumentos con sus aparejos redondos, cada uno a 250 reales (1.500 reales).

⁸²⁸ AHPGR, DO, Pinos del Rey (1752-1761), Notaría de Antonio Martínez de Almazán y Pedro Sánchez de Molina, ff. 159r-v. *Carta de Obligación de pago otorgada por Laura Pareja, viuda de José Rodríguez y Andrés Rodríguez, su hijo, vecinos Pinos del Valle a Juan Suárez de Moya y compañía, marchantes de mulas, vecinos de la ciudad de Granada, por el valor de un mulo (12 de mayo de 1755).*

⁸²⁹ El aparejo redondo era algo más pequeño y de extremos redondeados que el aparejo, que se usaba principalmente para montar. Julio Fernández-Sevilla Jiménez, *Formas y estructuras en el léxico agrícola andaluz. Interpretación y estudio de 200 mapas lingüísticos* (Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1975), 360.

AHPGR, DO, Pinos del Rey (1752-1761), Notaría de Antonio Martínez de Almazán y Pedro Sánchez de Molina, ff.472r-v. *Carta de Capital de Juan de Morillas, mancebo, vecino del lugar de Béznar (Pinos del Valle, 26 de enero de 1760).*

⁸³⁰ AHPGR, DO, Pinos del Rey (1752-1761), Notaría de Antonio Martínez de Almazán y Pedro Sánchez de Molina, ff. 421r-424r. *Inventario y descripción de bienes que han quedado Agustín Salaberri, viudo vecino de Pinos del Valle, por muerte de Isabel de la Roca (Pinos del Valle, 17 de agosto de 1759).*

AHPGR, DO, Pinos del Rey (1752-1761), Notaría de Antonio Martínez de Almazán y Pedro Sánchez de Molina, ff.466r-468v. *Inventario y descripción de los bienes que han quedado a José Aguado, viudo vecino de Pinos del Valle, y a sus hijos José, María, Ana, Bonifacia y Magdalena por la muerte de Leonarda de Lara (Pinos del Valle, 6 de noviembre de 1759).*

Uno de los elementos que Birriel Salcedo subraya para la arriería de Pinos del Valle es su carácter familiar. Una característica extrapolable a todo el Reino, donde los miembros del hogar estaban implicados en la economía del hogar y, por tanto, complementaban o participaban directamente en la actividad arriera. Sin embargo, en el Valle de Lecrín no tenemos constancia de que hijos y padres formaran compañías del transporte, ni que formaran mancomunidades para el mismo, más que las afectivas y corporativas, que quedan reflejadas en las quejas y peticiones que realizan, como se desprende de la petición presentada por los arrieros del pescado en 1770 para que subiera su precio, o la queja que interponen ante el Corregidor de Granada por los precios y el mal trato que reciben en la Venta Marina (Albuñuelas)⁸³¹.

Las Cartas de Obligación de Pago nos muestran la participación de la familia y la vecindad en la adquisición de las bestias, especialmente de los cónyuges, pero también entre padres e hijos, o vecinos. De la muestra analizada, el 56,3% realizan la Carta de Pago en solitario, como Manuel Muñoz, vecino de Pinos del Valle, que se obliga a pagar al marchante de mulas de la ciudad de Granada, Antonio de la Barca, 800 reales por un mulo gallego cerril de tres años⁸³². O Bernabé de Lara, también de Pinos del Valle, que se obliga a pagar al mismo marchante de mulas 625 reales por otro mulo gallego cerril de tres años⁸³³.

⁸³¹ AMGr, C.00090.0096, Varios arrieros de pescado para que se suba su precio (1777).

AMGr, C.01862.0091, *Memorial de los arrieros de pescado de Almuñécar quejándose del abuso en los precios y el mal trato que reciben por parte de Francisco del Corral, dueño de Venta Marina, término de Albuñuelas (1790)*.

⁸³² AHPRGr, DO, Pinos del Rey (1752-1761), Notaría de Antonio Martínez de Almazán y Pedro Sánchez de Molina, ff. 80r-v. *Carta de obligación de pago otorgada por Manuel Muñoz, vecino de Pinos del Valle, a Antonio de la Barca, marchante de mulas, vecino de la ciudad de Granada, por el valor de un mulo (Pinos del Valle, 15 de mayo de 1753)*.

⁸³³ AHPRGr, DO, Pinos del Rey (1752-1761), Notaría de Antonio Martínez de Almazán y Pedro Sánchez de Molina, ff. 85r-v. *Carta de Obligación de pago otorgada por Bernabé de Lara, vecino de Pinos del Valle a Antonio de la Barca, marchante de mulas, vecino de la ciudad de Granada, por el valor de un mulo (Pinos del Valle, 15 de mayo de 1753)*.

El 19,3% corresponde a los cónyuges. Para acercarnos a las relaciones entre varones y mujeres en la empresa del transporte, seguimos el modelo de negociación explicado por Bina Agarwal, donde el género y las dinámicas familiares y de la comunidad no se pueden obviar. Partimos de un pensamiento de división del trabajo del transporte: el varón realiza la actividad mientras la mujer queda al cuidado del hogar, como lugarteniente del esposo, marcando así las desigualdades en las capacidades atribuidas a mujeres y varones, ya sea por biología o concepciones culturales, y repitiendo también los patrones de conducta e, incluso, los estereotipos. Claramente, estamos ante construcciones sociales marcadas por el género y la clase, en una sociedad, la del reino de Granada (también la europea), donde las reglas morales alejan a las mujeres honradas del camino. Esto ha provocado, por un lado, que no se tenga en cuenta el papel de las mujeres en las economías del transporte, más allá de la Maragatería, por su especial transcendencia⁸³⁴. En dicha comarca, las esposas asumían las funciones de consolidar las estrategias familiares y los trabajos agroganaderos con ayuda de los jornaleros, al no poder ser acometidas por el varón transportista. Pero, aun sabiendo de la existencia de desigualdades de género, en cuanto a la distribución de las actividades del hogar, somos conscientes de que, además de desempeñar determinadas actividades en ausencia del transportista, las mujeres (especialmente las esposas) participan directamente en la empresa del transporte, más allá de las dinámicas de negociación intradoméstica o de las que adquieren social o jurídicamente en ausencia del varón. Estas Cartas de Obligación, donde los cónyuges son los que se obligan, demuestran que las mujeres son activas en la negociación, no solamente en el plano doméstico, sino también fuera de la unidad doméstica. Asimismo, aunque la propia naturaleza del Catastro de Ensenada, con el que venimos trabajando, nos puede llevar a pensar en un modelo de unidad doméstica, donde los recursos comunes son gestionados por el cabeza de la casa, la gestión y distribución de

⁸³⁴ Bina Agarwal, "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. Véase también Margarita M. Birriel Salcedo, "Género, matrimonio y riqueza en la España moderna", en *Familias, trayectorias y desigualdades*, coord. Francisco García González (Madrid: Sílex, 2021), 463-491.

los recursos es más compleja y con implicaciones que superan al hogar e, incluso, a la familia. De ahí que partamos de este marco de negociación, donde el género y la edad son más favorables para unos miembros que para otros. Así, en Pinos del Valle, el matrimonio es quien se obliga, en un régimen legal de igualdad, aunque prevaleciendo el varón en el estilo de redacción. Algunos casos son los de Andrés Delgado y Teodora Espejo, su mujer, que se obligan al pago de 1.050 reales al marchante de mulas, Antonio de la Barca, por un mulo gallego cerril⁸³⁵, o el matrimonio Felipe de Lara y Ana María de Espinar, también a Antonio de la Barca, 775 reales por un mulo gallego cerril⁸³⁶.

Otro indicador de la pequeña empresa familiar en la adquisición de bestias es el porcentaje de padres e hijos que se obligan a su pago (16,2%), como Melchor de Cava y su hijo José de Cava, que se obligan a pagar 870 reales por un mulo gallego cerril a Francisco Trinanes, traficante de mulas de Granada⁸³⁷; o Francisco Ruiz menor y su padre Francisco Ruiz, que se obligan a pagar, por un mulo gallego cerril de 2 años, 1.100 reales a Antonio de Barca⁸³⁸. También las jefas de hogar femeninas son activas en dichas operaciones, caso

⁸³⁵ AHPGR, DO, Pinos del Rey (1752-1761), Notaría de Antonio Martínez de Almazán y Pedro Sánchez de Molina, ff. 78r-v. *Carta de obligación de pago que otorga Andrés Delgado Espejo y Teodora Espejo, su mujer, vecinos de Pinos del Valle, a Antonio de la Barca, marchante de mulas, vecino de la ciudad de Granada por el valor de un mulo (Pinos del Valle, 15 de mayo de 1753).*

⁸³⁶ AHPGR, DO, Pinos del Rey (1752-1761), Notaría de Antonio Martínez de Almazán y Pedro Sánchez de Molina, ff. 86r-v. *Carta de Obligación de pago otorgada por Felipe de Lara y Ana María de Espinar, su mujer, vecinos de Pinos del Valle a Antonio de la Barca, marchante de mulas, vecino de la ciudad de Granada, por el valor de un mulo (Pinos del Valle, 15 de mayo de 1753).*

⁸³⁷ AHPGR, DO, Pinos del Rey (1752-1761), Notaría de Antonio Martínez de Almazán y Pedro Sánchez de Molina, ff. 89r-v. *Carta de Obligación de Pago otorgada por Melchor de Cava y José de Cava, su hijo, vecinos de Pinos del Valle a Juan Suárez de Moya y a Francisco Trinanes, traficantes de mulas, vecinos de Granada, por el valor de un mulo (Pinos del Valle, 15 de mayo de 1753).*

⁸³⁸ AHPGR, DO, Pinos del Rey (1752-1761), Notaría de Antonio Martínez de Almazán y Pedro Sánchez de Molina, ff. 79r-v. *Carta de obligación de pago que otorga Francisco Ruiz menor y Francisco Ruiz, su padre, vecinos de Pinos del Valle a Antonio de Barca, marchante de mulas, vecino de la ciudad de Granada, por el valor de un mulo (Pinos del Valle, 15 de mayo de 1753).*

de Laura Pareja, viuda, y su hijo Andrés Rodríguez, que se obligan a pagar a unos marchantes de mulas de la ciudad de Granada, 2.275 reales⁸³⁹.

Por último, podemos establecer una tercera categoría, que podría ser de vecindad-parentesco, más allá de los lazos directos padres-hijos y matrimonios. Supone un 6,5% y corresponde a casos como el de Luis Pérez y su madre Ana de Molina, que, junto a Francisco Medina Martín, todos vecinos de Pinos del Valle, se obligan al pago de 775 reales a Antonio de la Barca por un mulo gallego cerril⁸⁴⁰; y el de doña María Delgado, viuda y Andrés Ramón, que se obligan al pago de 1.150 reales a unos marchantes de bestias, también por un mulo gallego⁸⁴¹.

En este recorrido hemos comprobado cómo se adquieren las bestias para cubrir necesidades de las economías. A ello habría que añadir el préstamo o alquiler de estos animales sin que tuviesen que adquirirlos directamente. Recordamos que ya hemos apuntado en varias ocasiones que muchos jornaleros cuentan con bestias que utilizaban en las actividades de su jornal. Tengamos en cuenta, por otra parte, que en la explotación de la bestia participa toda la familia y también la vecindad, más allá incluso del hogar. Todo ello para optimizar recursos de este bien tan preciado.

En fin, durante el siglo XVIII, el Valle de Lecrín mantiene una importante economía agrícola y transportista, donde la posesión de una bestia se hace imprescindible para ambas actividades, muchas de las veces complementarias. Pues bien, el mercadeo de bestias en estos lugares debió ser constante, con la presencia de tratantes de mulas, al

⁸³⁹ AHPGR, DO, Pinos del Rey (1752-1761), ff. 159r-v.

⁸⁴⁰ AHPGR, DO, Pinos del Rey (1752-1761), Notaría de Antonio Martínez de Almazán y Pedro Sánchez de Molina, ff. 81r-v. *Carta de obligación de pago otorgada por Luis Pérez, Ana de Molina, su madre, y Francisco Medina Martín, vecinos de Pinos del Valle, a Antonio de la Barca, marchante de mulas, vecino de la ciudad de Granada, por el valor de un mulo (Pinos del Valle, 15 de mayo de 1753).*

⁸⁴¹ AHPGR, DO, Pinos del Rey (1752-1761), Notaría de Antonio Martínez de Almazán y Pedro Sánchez de Molina, ff. 158r-v. *Carta de Obligación de pago otorgada por doña María Delgado, mujer que fue de Francisco Decara, y Andrés Ramón, vecinos de Pinos del Valle, a Juan Suárez de Moya y compañía, marchantes de bestias, vecinos de la ciudad de Granada, por valor de un mulo (12 de mayo de 1755).*

menos una vez al año. La mula es el único ganado que aparece en las cartas de compra-venta, suponiendo que la circulación de caballos y jumentos obedece a otras características. De hecho, la presencia de caballos es mínima y la reproducción de los jumentos podría realizarse en la propia comarca, generando intercambios internos. Las noticias con las que contamos constatan que las familias intervienen en el acceso y control de este recurso, contribuyendo a la adquisición de este bien, que, además, constituye una parte fundamental de la economía de los hogares arrieros. Una línea sobre la que conviene continuar indagando, especialmente en el imaginario del transporte mantenido hasta ahora, en el que cada individuo que conforma el hogar tendría una función delimitada.

CAPÍTULO 6

LA FIJACIÓN DE LAS UTILIDADES A LA ACTIVIDAD ARRIERA

La documentación del Catastro de Ensenada ha sido esencial para dibujar el mapa del transporte en el reino de Granada por las informaciones que nos proporciona sobre los arrieros. Asimismo, nos ha permitido conocer algunos aspectos sociales al trazar sus perfiles y estudiar sus hogares. En este capítulo nos proponemos indagar en la fijación de las utilidades de la arriería en el reino de Granada. Para ello, es necesario realizar un análisis detallado de la estructura de la fuente, así como de su contenido, con el fin de poder formular las preguntas adecuadas que nos posibiliten comprender la regulación de las utilidades del transporte⁸⁴². El Estado Moderno buscaba favorecer el comercio interior, condicionado por el mal estado que presentaban las comunicaciones y una serie de

⁸⁴² Concepción Camarero Bullón, *Burgos y el Catastro de Ensenada* (Burgos: Caja de Burgos, 1989); y David R. Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)* (Madrid: Tecnos, 1972).

elementos con ellas relacionados: caminos, hospederías, cargas, precios...⁸⁴³. Pero, si el transporte era vital para la vida de los pueblos, ¿cuál sería su peso en las actividades económicas de las localidades?

Hacer Historia económica y social es beber de los primeros *Annales*, pero aplicando técnicas actuales. Es formular estadísticas históricas para poder cuantificar el transporte de forma cualitativa, lo que exige un análisis detallado de la estructura de la fuente, así como de su contenido. De ahí que en este capítulo nos propongamos formular las preguntas adecuadas que nos posibiliten comprender la regulación de las utilidades del transporte. Para ello, vamos a evaluar el trabajo de los transportistas del reino de Granada a nivel industrial-comercial. Abordaremos el análisis del producto que se les fijó en la averiguación catastral y el número de animales de carga, utilizando los datos que nos ofrecen las Respuestas Generales, el Libro General Secular de Industrial de Granada (LGSi)⁸⁴⁴ y los Estados Locales de la Letra F del Catastro de Ensenada.

⁸⁴³ Santos Madrazo Madrazo, *El Sistema de Transportes en España, 1750-1850, vol. II. El Tráfico y los Servicios* (Madrid, Turner, 1984); José Jurado Sánchez, *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)* (Córdoba: Servicio de publicaciones de la Universidad de Córdoba y Ayuntamiento de Córdoba, 1988). Sobre las hospederías, nos remitimos a los trabajos resultados de esta tesis doctoral: Raúl Ruiz Álvarez: "Ventas, Mesones y Posadas en el reino de Granada (s. XVIII)", *Chronica Nova*, nº 46 (2020), consultado el 26 de diciembre de 2021: 309-345. <https://doi.org/10.30827/cnova.v0i46.13690>; "Las Hospederías del litoral del reino de Granada. Los mesones de Motril en el Catastro de Ensenada", *Baetica. Estudios Historia Moderna y Contemporánea*, nº 39 (2019), consultado el 26 de diciembre de 2021: 251-283. <https://doi.org/10.24310/BAETICA.2019.v0i39.6854>; y "Ventas y Mesones en los caminos del Valle de Lecrín y La Alpujarra (s. XVIII)", *Tiempos Modernos*, nº 41, (2020): 120-153, <http://www.tiemposmodernos.org/tm3/index.php/tm/article/view/5423/936>.

⁸⁴⁴ El Libro General Secular de Industrial del Catastro de Ensenada es una relación de las profesiones de la ciudad de Granada, ordenadas alfabéticamente, donde consta el nombre, apellidos, y utilidad. Constituye una de las particularidades de la documentación catastral de la ciudad de Granada, que cuenta con este tipo de listados profesionales del vecindario secular de industriales, letras A-V, AHPGr, CE, LGSi 1269; y del vecindario secular de personal cualificado por oficios, letras A-M (AHPGr, CE, LPC 1270) y letras P-Z (AHPGr, CE, LPC 1271). Véase también. Antonio Domínguez Ortiz (Introducción), *Granada 1752. Según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada* (Madrid: Tabapress, 1990), 25-30.

Partimos de que para efectuar análisis y comparaciones es necesario conocer la valoración aplicada por lo industrial en cada municipio. Una información que no es posible determinar de manera exacta, debido a la heterogeneidad de los datos recogidos en la documentación, de ahí que, en algunos casos, se requiera el uso de estimaciones. Asimismo, la documentación catastral nos plantea preguntas sobre el registro de datos del transporte, lo que nos exige indagar en cómo se registraron los datos, qué información se inscribió y si se realizó atendiendo a un esquema uniforme. Por otro lado, la información que proporciona nos permitirá resolver si se produjo una regulación del transporte lo suficientemente homogénea, como para hacer posible el establecimiento de comparaciones en lo relativo a dicha actividad entre las localidades del reino de Granada, que era muy extenso y variado.

6.1. Sobre las utilidades del ramo industrial

La información económica, obtenida a partir de las averiguaciones llevadas a cabo para el levantamiento del Catastro de Ensenada, se organizó en tres ramos que engloban “lo real” (propiedades, censos y derechos), “lo personal” (regulado exclusivamente a legos en función del salario que recibían o podrían recibir, excluyendo eclesiásticos, nobles, mujeres, niños, ancianos e impedidos) y el “industrial-comercial”, que computaba el neto de las actividades profesionales y comerciales. Entre los trabajos dedicados a las rentas, la riqueza y la productividad destacan los del grupo del 75, dirigidos por Miguel Artola, para establecer la renta nacional⁸⁴⁵, y el de Javier Donézar Díez de Ulzurum, para la provincia de Toledo, sobre la propiedad y productividad de la tierra⁸⁴⁶. En la actualidad, debemos

⁸⁴⁵ Grupo 75, *La economía del Antiguo Régimen. La “Renta Nacional” de la Corona de Castilla* (Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, 1977).

⁸⁴⁶ Javier Donézar Díez de Ulzurum, *Riqueza y propiedad en la Castilla del Antiguo Régimen* (Madrid: Instituto de Estudios Agrarios, Pesqueros y Alimentarios, 1984).

mencionar el estudio de Ángel Ignacio Aguilar Cuesta sobre la riqueza en el Reino de Sevilla⁸⁴⁷.

Serán los trabajos de la profesora Concepción Camarero Bullón el punto de partida para analizar el ramo industrial-comercial del transporte con bestias. Su tesis, *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada*, supuso un punto de inflexión, aportando luz sobre esta problemática desde una metodología novedosa y cualitativa, que respondía al cómo y al por qué de este ramo⁸⁴⁸. Posteriormente, Laureano M. Rubio estudió la arriería maragata, calculando, a partir del Catastro, una media de ingresos reales por el transporte de los arrieros en los pueblos de la Maragatería (sin contar el comercio) de 1.331 reales, calculando los valores a partir de un rendimiento anual de 300 reales por macho⁸⁴⁹. Para Galicia, la literatura señala las bajas utilidades reguladas a cada arriero, aunque la documentación catastral en Galicia contiene una información más precisa sobre el transporte que en Granada (trayectos, tiempo del viaje, mercancía de ida y de vuelta y los reales que podrían ganar por cada viaje)⁸⁵⁰.

En lo que respecta a la fuente, sobre la elaboración del Catastro y la realización de los diferentes documentos que lo componen, hay numerosas referencias en los trabajos de

⁸⁴⁷ Ángel Ignacio Aguilar Cuesta, "Bienes, rentas y utilidades en el Reino de Sevilla a través de los Estados generales de las letras E y F del Catastro de Ensenada (1750-1755)", en *Nuevas perspectivas de investigación en historia moderna: economía, sociedad, política y cultura en el mundo hispánico*, eds. M^a Ángeles Pérez Samper y José Luis Betrán Moya (Madrid: Fundación Española de Historia Moderna, 2018), consultado el 2 de enero de 2022, 64-65. <http://hdl.handle.net/10261/172262>.

⁸⁴⁸ Concepción Camarero Bullón, *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada*, Tesis doctoral inédita (Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, 1987), consultada el 1 de julio de 2021. <https://repositorio.uam.es/handle/10486/6264>.

⁸⁴⁹ Laureano M. Rubio Pérez, *Arrieros Maragatos. Poder, negocio, linaje y familia. Siglos XVI-XIX* (León: Fundación Hullera Vasco-Leonesa, 1995), 35.

⁸⁵⁰ Camilo Fernández Cortizo, "Arrieros y traficantes en la Galicia rural de la época moderna", *Ohm: Obradoiro de Historia Moderna*, n^o 17 (2008), consultado el 12 de julio de 2021: 325-352. <https://doi.org/10.15304/ohm.17.459>; Domingo. L. González Lopo, "La arriería en el comercio de la Galicia suroccidental según el Catastro de Ensenada", *Ohm: Obradoiro de Historia Moderna*, n^o 17 (2018), consultado el 12 de julio de 2021:353-372. <https://doi.org/10.15304/ohm.17.460>.

Camarero Bullón y sus discípulos, habiendo creado desde mediados de los 80 una escuela referente en el análisis crítico de la fuente y las propuestas metodológicas para tratar la información⁸⁵¹. En este capítulo profundizaremos en los datos que nos ofrece la siguiente documentación: las Respuestas Generales Letra A de las 399 localidades que componían en reino de Granada⁸⁵², los 128 Estados Locales de la Letra F del Reino, que se conservan en el Archivo Histórico Provincial de Granada con información de los arrieros⁸⁵³, y los Estados Generales del reino de Granada⁸⁵⁴, para poder hacer algunas comprobaciones. Además, para completar los datos de la ciudad de Granada, se empleará el *Libro general secular industrial* (LGSi)⁸⁵⁵.

Concepción Camarero apunta a la riqueza de informaciones de los Memoriales o Relaciones Juradas y cita como ejemplos Huerta de Rey y Arauzo de Miel (Burgos)⁸⁵⁶, pero las Relaciones Juradas Individuales del reino de Granada consultadas no aportan ninguna

⁸⁵¹ Concepción Camarero Bullón, "Vasallos y pueblos castellanos ante una averiguación más allá de lo fiscal: el Catastro de Ensenada, 1749-1756", en *El Catastro de Ensenada. Magna averiguación fiscal para alivio de los vasallos y mejor conocimiento de los reinos 1749-1756* (Madrid: Ministerio de Hacienda, 2002), 113-388; y "El Catastro de Ensenada, 1749-1759. Diez años de intenso trabajo y 80.000 volúmenes manuscritos", *CT Catastro*, nº 46 (2002): 61-88.

⁸⁵² Debido al gran número de referencias consultadas no se citarán y me remito AGS, Dirección General de Rentas 1ª remesa, CE, RG, L 275-304. Su disponibilidad *online* en el portal PARES (www.pares.es), organizada por localidades y Entidades Principales, facilita su búsqueda.

⁸⁵³ Los Estados o Mapas locales se encuentran en el Archivo Histórico Provincial de Granada y hemos podido registrar en la Letra F transportistas (arrieros-trafficantes-cabañiles-carreteros) de 129 localidades. Aclarar que esta documentación, generalmente, se encuentra cosida al final del libro de Autos, Respuestas Generales y Estados Locales, conservado en dicho archivo, por lo que me remito al Archivo cuando se proporcionen datos globales, y, en lo concreto, se citará la procedencia.

⁸⁵⁴ AHN, Ministerio de Hacienda, Libro 7444, Letra F Granada.

⁸⁵⁵ AHPGr, CE, LGSi 1269, ff. 250r-278v.

⁸⁵⁶ Camarero Bullón, *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada*, 630.

información adicional a la contenida en las Respuestas Generales o el Libro de lo Real⁸⁵⁷. Así, como hemos visto en el capítulo cuarto de esta tesis doctoral, la respuesta a la trigésimo segunda pregunta del Interrogatorio de la Letra A nos permite conocer en algunas localidades el industrial que se les reguló y el número de bestias que poseían cada uno de sus arrieros, aunque presenta sus limitaciones al no registrarse siempre los mismos datos en todas las localidades. Recordemos la diversidad de informaciones contenidas en la documentación catastral, como, por ejemplo, en el caso de Alquife⁸⁵⁸, donde los arrieros aparecen registrados en el Libro de Cabezas de Casa y el Libro de lo Real como jornaleros, labradores o, incluso, barberos.

La principal problemática que se ha tenido que afrontar es la gran sinonimia empleada para catalogar las bestias, los transportistas y los artesanos; la variabilidad de ganancias regulada para una misma profesión y la presentación de unos datos expresados en diferentes unidades temporales y monetarias. A modo de ejemplo, para el territorio de Burgos, estudiado por la profesora Camarero Bullón, los declarantes distinguieron entre dos modelos de arrieros (*arrieros* y *trajineros*). Sin embargo, en el reino de Granada, encontramos *arrieros*, *trajineros*, *traficantes*, *transportistas con caballerías*, *muleros* y *cosarios*.

Sobre la terminología referente a los transportistas con bestias, como ya hemos visto en el capítulo tercero, la documentación del Catastro de Ensenada tiende a simplificar en *arrieros*, aunque anote *trajineros* en alguna documentación, como la de Guadix. Concepción Camarero Bullón señala que el Intendente Espinardo matizó ambas facetas para fijar las utilidades, pero en los casos estudiados para el Reino, a la hora de ofrecer el industrial se les agrupó a todos como *arrieros* y, en escasas ocasiones, se distinguió a los grandes

⁸⁵⁷ Sobre las Relaciones Juradas Individuales, recientemente se ha publicado un capítulo de libro referente a la categorización de este nivel documental para el reino de Granada: Raúl Ruiz Álvarez y María José Ortega Chinchilla, "Las Relaciones Juradas Individuales del reino de Granada en el Catastro de Ensenada", en *Problematizar el Catastro*, coord. Margarita M. Birriel Salcedo y Marta Marín Sánchez (Granada: Comares, 2022).

⁸⁵⁸ AHPGr, CE, RP Alquife, L 1018, ff. 135v ; 568r-569v; 135v; 248r; 101r; 339r-v.

traficantes⁸⁵⁹. Posiblemente las terminologías respondieran al interés de los individuos por registrarse como uno u otro, y no tanto a los oficiales para calcularles el industrial, que, al menos en los territorios granadinos, homogeneizaron para establecer la utilidad a la categoría de *arrieros*, como se demuestra en los Estados Locales de la Letra F, con algunas excepciones donde, además de la categoría *arrieros*, encontramos un campo para *traficantes*. Como ejemplos, Almería registra un traficante en el camino con dos caballerías, Daimalos distingue entre arrieros milicianos y arrieros paisanos, Dalías cuenta con traficantes en ropas; Jerez del Marquesado, con un traficante en hierro; y Laujar de Andarax, con un traficante de paños⁸⁶⁰. La heterogeneidad terminológica entre los diferentes documentos determinó nuestra decisión de clasificarlos, de forma genérica, como transportistas con bestias (*arrieros*, *trajineros*, *traficantes*...), transportistas con carretas (*carreteros*, *bolicheros*, *cosarios de carretas*...) y artesanos carreteros (*carpinteros encargados de la construcción y reparación de las carretas*, que el Catastro anota como *carreteros*, *maestros carreteros*, *oficiales carreteros*, *aperadores*...), utilizando el término concreto, siempre que se aluda a la fuente que lo usa. Partimos de la premisa de que el Catastro trataba de acercarse a la realidad geográfica castellana, procurando homogeneizar sólo lo estrictamente necesario y, sobre todo, en lo referido a lo fiscal. De ahí que se utilicen diferentes términos, según la terminología de las distintas zonas y, a la hora de calcular la utilidad, se sinteticen en *arrieros*, al ser la profesión esencialmente la misma.

En relación al ganado del transporte, Ringrose aportó datos sobre el número de propietarios de carros y bestias de carga para 388 localidades de Castilla. Una muestra no especificada, que presenta dificultades para poder estudiar el reino de Granada, al no estar

⁸⁵⁹ Camarero Bullón, *Burgos y el Catastro de Ensenada*, 285-287.

⁸⁶⁰ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Almería, L 275, ff. 122r-v.

AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Daimalos, L 286, ff. 85r-v.

AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Dalías, L 286, f. 59v.

AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Jérez del Marquesado, ff. 475r-v.

AGR, DGR 1ª Remesa, CE, RG Laujar de Andarax, L 294, f. 130v.

contabilizadas las 399 que lo componían⁸⁶¹. Por otro lado, para la clasificación del ganado de carga, sigo la distinción que Camarero realizó entre bestias mayores (caballos y mulas) y menores (asnos y jumentos). A su vez, distinguió la utilidad del transporte en dos categorías: lugares donde la utilidad respondía a la proporcionalidad del número de cabezas según su clase (Arauzo de Miel) y lugares donde se realizó una valoración completamente individualizada por animal (Huerta de Rey). A renglón seguido, presentó la correlación entre el número de animales en una misma mano, siendo el preferente entre 2-3 cabezas por arriero⁸⁶².

En cuanto a las cuantías, hay que advertir que partimos de una variabilidad en la regulación del industrial del transporte de cada municipio y, por tanto, no responden a los mismos criterios, demostrando una vez más que la fuente no es neutral ni homogénea. Por el contrario, no se puede obviar que el objetivo del Catastro era establecer una Única Contribución, así que esas cifras serían válidas para regularles lo producible por su actividad, lo que en principio debe permitirnos clasificar los municipios a los que se les reguló la misma actividad. El problema surge cuando en un municipio, a dos personas que trajinan con las mismas bestias, se les fijan cantidades diferentes sin informarnos a qué es debido: ¿Trayectos? ¿Mercancías? ¿Edad y estado de las bestias? ¿Frecuencia con que transportan? Etcétera...

Para el reino de Granada no contamos con una información estandarizada sobre lo que transportaban, más allá de algunas excepciones. Camilo Fernández Cortizo, para la Tierra de Montes (Galicia), apunta que la regulación de las utilidades “dependía del tiempo de actividad, de los productos transportados, del número y tipo de caballerías y, finalmente, del viaje de retorno con o sin mercancías”⁸⁶³. Hasta el momento, no hemos encontrado este tipo de datos para Granada. Hemos comprobado que en algunos municipios se les tuvo en cuenta la actividad y el número y tipo de caballerías, pero no hemos encontrado

⁸⁶¹ Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750,1850)*.

⁸⁶² Camarero Bullón, *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada*, 616-657.

⁸⁶³ Fernández Cortizo, “Arrieros y traficantes en la Galicia rural de la época moderna”: 341.

ninguna referencia documental al viaje. Tampoco las utilidades responden de forma homogénea en todos los municipios a estos indicadores, apareciendo algunos casos, como Dólar, donde se les reguló una utilidad fija de 300 reales, independientemente del número de bestias con las que transportaban⁸⁶⁴.

En otro orden de cuestiones, las unidades de valoración en que se presentan los datos son diferentes, puesto que se encuentran regulaciones por día, por año o por meses, en reales de vellón o en ducados⁸⁶⁵, lo que se intentará convertir a años y reales de vellón para poder presentar resultados globales.

La problemática sobre las utilidades está presente desde el momento de elaboración del Catastro, como prueba el reparo sobre la regulación de la utilidad que contador y acompañado de Burgos (Huydobro y Álvarez, respectivamente) expresan por carta a Espinardo, tras examinar los libros de la contaduría a su cargo. Así, explican que los datos son muy llamativos, desde cargar más de 1.000 reales por macho de arriería a cargar 250 reales por dos machos y cuatro pollinos⁸⁶⁶. Había que calcular el producto neto que había de cargarse a los arrieros, para lo que deberían deducir los gastos. A este respecto, la documentación catastral consultada para el reino de Granada no detalla la descripción de estos gastos, más allá de algunas referencias en dos tipos: los que aportan una cifra bruta y los que aportan una cifra neta. Para el primer caso, hay valores tan diferentes como 50 pesos por porte en Nigüelas⁸⁶⁷, o 750 reales en Lanjarón, a los que habría que descontar, en ambos casos, los gastos de las bestias⁸⁶⁸. Por otro lado, en Bélmez de Moraleda, se reguló una utilidad anual de 1.100 reales por arriero y bestia, con una utilidad de 900 reales por cada bestia añadida. A ello, le debían descontar 420 reales de manutención, aparejo y

⁸⁶⁴ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Dólar, L 286, ff. 148r-v.

⁸⁶⁵ Equivalencia: 1 ducado=11 reales de vellón.

⁸⁶⁶ Camarero Bullón, *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada*, 471.

⁸⁶⁷ Es el único caso en el que hemos encontrado el empleo de *pesos* como unidad monetaria AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Nigüelas, L 294, ff. 177v-178r.

⁸⁶⁸ AGR, DGR 1ª Remesa, CE, RG Lanjarón, L 294, ff. 671v-672r.

herraduras⁸⁶⁹. Entre los que aportan una cifra neta, encontramos Alcudia de Guadix, donde se especificó que la regulación estaba libre de las costas del ganado⁸⁷⁰; Málaga, donde se descontó la manutención de las bestias y de los mozos que cuidaban de las caballerías⁸⁷¹; o Pinos del Valle, donde traficaban con valores de 15 a 30 ducados, según la edad de las bestias y el número de cabezas⁸⁷². También mencionamos los casos de Lobres, donde le regularon a Francisco Henares por su arriería 3 reales al día, atendiendo a la costosa manutención del ganado en este lugar por la cortedad de las cosechas⁸⁷³, y de Albuñuelas, a cuyos 50 arrieros con una bestia mular les regularon 40 ducados anuales, sacado el coste de su bestia y el uso en sus viajes⁸⁷⁴. En el resto de las localidades no se especifica si han descontado la manutención o no. Como afirmó Camarero, lo que debía cargárseles era el neto tras descontar los gastos de los ingresos. Un hecho que produjo numerosas controversias, como los intentos de establecer una cuota fija, que trataría de regularles utilidades más elevadas, con el objetivo de rebajar las de los labradores y artistas, en manos de justicias y regidores, que ejercían de peritos locales para las averiguaciones⁸⁷⁵. No obstante, en Granada no hemos detectado una cuota fija, a excepción de algunos municipios. Por otro lado, previniendo las desigualdades halladas en la documentación, consideraremos los datos como netos para poder trabajar con ellos a modo de estimaciones.

⁸⁶⁹ AGR, DGR 1ª Remesa, CE, RG Bélmez de Moraleda, L 280, s/f.

⁸⁷⁰ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Alcudia de Guadix, L 275, f. 263v.

⁸⁷¹ Siro Luis Villas Tinoco (Introducción), *Málaga 1753 según las respuestas generales del Catastro de Ensenada* (Madrid: Tabapress, 1995), 185-187.

⁸⁷² AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Pinos del Valle, L 298, ff. 441v-442r.

⁸⁷³ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Lobres, L 294, f. 863r.

⁸⁷⁴ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Albuñuelas, L 276, f. 654r.

⁸⁷⁵ Camarero Bullón, *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada*, 638-649.

6.2. Las utilidades de la arriería en las Respuestas Generales del reino de Granada

Como punto de partida, con las noticias que aportan las Respuestas Generales y el LGS de Granada, se puede proponer una clasificación sobre cómo se registraron las utilidades de los transportistas con bestias. Para ello, hemos clasificado y analizado los datos para poder seleccionar si la utilidad total arriero/bestias/número de bestias puede ser estimada. Esta clasificación nos muestra la heterogeneidad del Catastro a la hora de registrar y de regular la utilidad del transporte en las localidades del reino de Granada. Con las estimaciones con las que venimos trabajando, hemos anotado arrieros, trajineros, traficantes y carreteros en 154 localidades del Reino, sin contabilizar las cabañas de mulas ni a los artesanos carreteros. Hemos establecido cuatro categorías, que atienden a cómo se registra la cifra de industrial en las Respuestas Generales, y una quinta, en la que se agrupan otras casuísticas.

Tabla 6.2. Sumario del porcentaje y contenido de las categorías empleadas en este estudio

Categorías					
	1	2	3	4	5
Porcentaje [%]	35.9	11.1	8.5	34.6	9.8
Contenido encontrado en la fuente					
Utilidad total por tráfico	*	**		*	
Nº de bestias	*	*			
Utilidad arriero		*			
Utilidad bestias		*	*		
Otros					*

*Los datos aparecen directamente en las RG.

** Los datos se calculan empleando los directos RG.

Fuente: Respuestas Generales y LGS de Granada (Catastro de Ensenada).
Elaboración propia.

6.2.1. Categoría 1. Aportan la utilidad total por el tráfico y número de las bestias

Esta categoría, que agrupa al 35,9% de las localidades, nos permite estimar en la mayoría de los casos la utilidad total que se le reguló a cada individuo y el número de ganado con el que contaban para la actividad arrieril. Hemos podido calcular la utilidad para el 70,1% de los sujetos que la componen, dando como resultado un promedio de 1.261 reales, en un rango que iba desde los 90 reales, que se regularon a un arriero de Alcaucín por no ser continuo su trabajo⁸⁷⁶, a los 21.896 reales regulados a un arriero de la ciudad de Granada⁸⁷⁷. El restante 29,9% no se ha podido calcular al no conocer alguna de las variables.

En algunos casos la contabilización del número de bestias está distribuido en bestia mayor y menor, mientras que en otros casos aparecen intervalos o datos medios. Por ejemplo, en Cuevas de Almanzora se presentan los datos en forma de intervalo: 40-50 arrieros, cada uno con 3-4 bestias menores, regulándosele a cada individuo 50 ducados por tráfico y comercio⁸⁷⁸. Por ello, en este caso ha sido necesario calcular medias. Para los casos de los que disponemos de suficiente información, se ha calculado el valor exacto. Esta metodología ha sido aplicada en todas las categorías.

La complementariedad de la actividad del transporte con las labores del campo, el cuidado de animales y otros oficios representa la norma en una economía en la que el autoabastecimiento es inherente al trabajo. Aunque el documento no aporte datos de forma sistemática, sí desvela algunas informaciones. En Albuñol distingue entre arrieros ordinarios y eventuales, dedicados a conducir el pescado desde la playa a la ciudad de Granada. Esta localidad contaba con cuatro arrieros perpetuos todo el año, José Sabio, Bernardo de Ortega, Pedro Blanco y don Ramón Segado, alcaide de la Rábita, que tenía un sirviente para cargar los dos mulos. Se les reguló 350 reales por bestia. Por otro lado, a los

⁸⁷⁶ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Alcaucín, L 298, ff. 605r-v.

⁸⁷⁷ AHPGr, CE, LGS 1269, ff. 250r-278v.

⁸⁷⁸ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Cuevas, L 281, f. 457v

40 que transportaban cuando se desocupaban de sus labores del campo y el tiempo se lo permitía, se les reguló 15 reales por cada viaje que hacían con bestia mayor y 10 reales con bestia menor⁸⁷⁹. También en Gor nos indica un caso de pluriactividad como tendero de especiería y arriero, regulándole 3 reales diarios por esta última actividad⁸⁸⁰; en Gualchos-Jolúcar, informa que se ejercitaban complementariamente en las labores de sus haciendas⁸⁸¹; en Iznate, Lúcar y Rioja, como jornaleros y labradores; o en Zurgena, donde dedicaban seis meses al campo y otros seis a la arriería. La utilidad regulada a los arrieros estacionales era más baja en la mayoría de los casos: Gualchos-Jolúcar, 250 reales anuales; Lúcar, entre 165-440 reales; y Zurgena, a un real y medio diario por los seis meses en que trafican⁸⁸².

6.2.2. Categoría 2. Aportan datos de la utilidad del trabajo más la utilidad por bestia, distinguiendo en la mayoría de los casos entre mayores y menores

Esta categoría nos permite conocer un mecanismo de regulación por razón de actividad del transportista y la valoración extra por el trabajo de las bestias. Aproximadamente, podemos incluir un 11,1% de los municipios del Reino en esta categoría. A los arrieros de Canillas de Aceituno, por ejemplo, se les regularon 3 reales al día por personal, más un real y medio por bestia mayor y un real por bestia menor. De igual forma se hizo en Almogía, donde

⁸⁷⁹ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Albuñol, L 276, ff. 214v-215r.

⁸⁸⁰ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Gor, L 288, ff. 640v-641r

⁸⁸¹ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Gualchos-Jolúcar, L 289, ff. 369r-v.

⁸⁸² AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Iznate, L 292, ff.273r-v.

AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Lúcar, L 294, f. 459rv.

AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Rioja, L 300, ff. 270r-271v.

AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Zurgena, L 304, f. 575v.

trabajaban 8 meses al año, o en Comares, donde algunos también traficaban estacionalmente⁸⁸³.

Algo más bajo se les reguló a los 40 arrieros de Alboloduy: 2 reales por razón de “personalidad”, a los que habría que sumarle un real y medio por bestias mayores y un real por bestias menores⁸⁸⁴. En Alhama de Almería, Huécija, Terque e Instinción, igualaron la regulación a sus quince arrieros con 2 reales al día por transportista, más un real por bestia con la que trajinaban, independientemente de si era mayor o menor⁸⁸⁵.

Casos singulares encontramos en Colomera, con 16 arrieros del carbón que traficaban con bestias menores y otros con bestias mayores y menores, a los que se les fijó 400 reales de personal, por trajinar al año con bestia menor, y 500, con mayor, siendo el producto que deja cada bestia mayor de 600 reales⁸⁸⁶; y en Pechina, donde las respuestas generales detallan una fórmula de regulación de la utilidad de los 20 arrieros: por su propio trabajo con un jumento podrán ganar 100 ducados al año (3 reales día), a los que le sumaban un real diario, si llevaban dos jumentos, y un real y medio, si llevaban algunos mulos. Lo mismo a los jabardos y recuas de personas, tanto si las gobernaban con sus hijos como si lo hacían con mozos, debían regularles tres cuartas partes por cada jumento y un real por cada mulo. Y a los que trajinaban por sí mismos, con un mulo o caballo, se les regularon 130 ducados⁸⁸⁷.

⁸⁸³ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Canillas de Aceituno, L 285, ff. 470v-475r.

AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Almogía, L 277, ff. 243r-245r.

AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Comares, L 281, ff. 347v-348v.

⁸⁸⁴ AHPGr, CE, RG Alboloduy, L 955, f. 91v.

⁸⁸⁵ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Alhama de Almería, L 276, f. 750r.

AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Huécija, L 289, f. 107r.

AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Terque, L 302, f. 365v.

AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Instinción, L 292, ff. 540 r-v.

⁸⁸⁶ AGS, DGR 1ª Remesa, RG Colomera, L 282, ff. 135v-136r.

⁸⁸⁷ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Pechina, L 298, ff. 119r-120r.

Como podemos observar, son múltiples las casuísticas. En Tabernas se les reguló de cuota fija 400 reales al año a sus 20 arrieros, más 12 reales por sus bestias mayores y 8 por las menores⁸⁸⁸.

En definitiva, esta fórmula de presentar el industrial, dividido en lo personal más las bestias, nos ofrece una información más concreta, desglosada siempre en dos cifras: lo que podría ganar por su trabajo y por la capacidad de transporte con las bestias. Así, podemos establecer que, a los arrieros de las localidades que se agrupan en este apartado, se les reguló entre 550-1.100 reales por su personal al año y 1-2 reales por bestia al día, con la excepción de Tabernas (8-12 reales/día por bestia), sin que tengamos información sobre qué número de días al año transportaban.

6.2.3. Categoría 3. Aportan únicamente los datos de la utilidad de las bestias

Alrededor de un 8,5% de las localidades presenta los datos individualizados o proporcionales por cada bestia y, aunque no podemos confirmar si el trabajo del transportista está incluido o no, en un principio asumiremos que la utilidad de las bestias equivale a la utilidad total. Al no conocer el tiempo en que trajinan ni el número de bestias que poseen los individuos, en muchos casos es imposible el cálculo de utilidades totales, para lo que habría que consultar otros documentos.

En algunos lugares se compensó una proporción entre bestias mayores y menores. Por ejemplo, en Alfarnate, se estimó 200 reales al año por cada bestia mayor o menor

⁸⁸⁸ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Tabernas, L 302, ff. 319r-v.

después de mantenida⁸⁸⁹. En Chite-Talará y Coín por cada bestia se regularon 550 reales⁸⁹⁰.

En otros lugares, como Pinos del Valle, podrían ganar por cada bestia mayor 30 ducados y, por cada menor, 15 ducados, bajados los costes. En Iznalloz, 20 ducados y 10 ducados por las bestias mayores y menores, respectivamente. Y, en Álora, 100 ducados por bestia mayor y 50, por menor⁸⁹¹.

Poco conocemos de la estacionalidad en las localidades que presentan con esta fórmula el industrial arriero. Tan sólo un caso, el de Alquife, donde especifica que 5 de sus 7 arrieros lo hacen estacionalmente entre 3-6 meses, regulándoles un real por cada jumento y 2 reales al día, por cada mulo.

Se puede establecer que la regulación por bestia menor oscilaría entre los 110 reales de Iznalloz y los 550 reales de Álora. Por su parte la bestia mayor rondaría entre los 220 reales de Iznalloz y los 1.100 reales de Álora. En cuanto a los que presentan los datos proporcionales de ambas categorías de bestias la variable se mueve entre 550 reales de Chite-Talará y los 2.200 reales de Alfarnate.

6.2.4. Categoría 4. Aportan el total del industrial por la arriería sin especificar el número de bestias con que trajinan

El 34,6% de los lugares que registran transportistas presentan los datos del industrial atendiendo únicamente al total, sin especificar el número de bestias. Por lo tanto, el dato de utilidad está descrito de manera directa, sin desglosar. Habría que acudir al Libro de lo Real para comprobar cuántos animales poseen.

⁸⁸⁹ AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Alfarnate, L 299, f. 297r.

⁸⁹⁰ AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Chite-Talará, L 282, f. 424v.

⁸⁹¹ AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Pinos del Valle, L 298, ff. 441v-442r.

AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Álora, L 277, f. 124v

Para la mayoría de arrieros de esta categoría se ha podido calcular una cifra, siendo el promedio de utilidad 787 reales, en un rango comprendido entre los 40 reales de Luis Navarrete, de El Borge, y los 5.000 reales que le regularon a José Díaz Garrido, de la Puebla de Santa María de Guadalupe⁸⁹².

Es necesario reiterar la diversidad de las cifras que nos aportan las Respuestas Generales en las distintas localidades. Incluso, en la misma localidad, hay diferencias considerables. En Adra, que contaba con 11 arrieros, podían ganar entre 100-600 reales al año⁸⁹³; en Alcudia de Guadix, a Juan Montalbán y a Pedro Montalbán se les fijó una utilidad de 2 y 6 reales al día, respectivamente, entendiéndose libres de las costas del ganado⁸⁹⁴; en Algarrobo, se estableció entre 730-1.464 reales de industrial a sus arrieros⁸⁹⁵; en Almuñécar, entre 560-1.200 reales⁸⁹⁶.

6.2.5. Otras casuísticas

En este apartado hemos incluido los municipios que presentan su industrial arriero mediante otras fórmulas (9,8%). De los ejemplos que se citan a continuación no se dispone de información suficiente para calcular la utilidad total, por lo que no se incluirán en el análisis global.

Así, como muestra, contamos con localidades en las que se presentan el número de arrieros y sus bestias, pero no lo que se les fijó de utilidad: Alhendín, con un arriero que

⁸⁹² AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Borge, L 279, ff. 437v-439v

AHPGr, CE, RG El Bosque, L 1513, ff. 49r-v.

⁸⁹³ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Adra, L 276, ff. 142r-143r

⁸⁹⁴ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Alcudia de Guadix, L 275, f. 263v

⁸⁹⁵ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Algarrobo, L 277, ff. 425r-426r.

⁸⁹⁶ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Almuñécar, L 275, ff. 53r-54r.

trafica con 5 bestias menores y 1 mayor⁸⁹⁷; Benaocaz, con doscientos arrieros de una bestia; Íllar, donde Gaspar de Almerija, Pedro González y Gerónimo Garrido transportan con 4 jumentos, y Gerónimo González, con 4⁸⁹⁸.

En otros lugares, aunque no ofrecen la regulación del industrial, aportan otras informaciones. En Guájjar Faragüit, con 7 arrieros que traficaban en el camino con bestias menores y alguna mayor, se les reguló según su comercio y bestias, aunque había otros vecinos que se ocupaban en portear “algunas carguillas” a los lugares inmediatos, a los que les consideraron la utilidad como jornaleros⁸⁹⁹. En Íllora, tras señalar que no había ningún arriero, se registraron algunos vecinos que poseían bestia menor o mayor, que eran jornaleros (el día que no acudían al jornal y transportaban con dicha bestia ganaban lo mismo)⁹⁰⁰. En Laujar de Andarax, cuatro arrieros que porteaban los paños que se realizaban en la villa para venderlos fuera⁹⁰¹; en Lubrín, un arriero estacional, que era el estanquero de vino⁹⁰²; en Lucainena de las Torres, un arriero, obligado de vino y aguardiente, forastero, a quien, por esta razón y por la corta venta en ambas especies, no se le consideró utilidad; etcétera⁹⁰³.

⁸⁹⁷ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Alhendín, L 275, f. 542v.

⁸⁹⁸ AGS, DGR 1º Remesa, CE, RG Benaocaz, L278, f. 140r

⁸⁹⁹ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Guájjar Faragüit, L 288, ff. 395r-396v.

⁹⁰⁰ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Íllora, L 292, ff. 139r-140r

⁹⁰¹ AGR, DGR 1ª Remesa, CE, RG Laujar de Andarax, L 294, f. 130v.

⁹⁰² AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Lubrín, L 294, f. 535v.

⁹⁰³ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Lucainena de las Torres, L 294, ff. 512v-513r.

6.3. Las cifras de la arriería en el reino de Granada

Tras la presentación y clasificación de los datos, se ha seleccionado la utilidad total y el número de bestias, como parámetros de los que se dispone de suficiente información, para llevar a cabo una estimación global. También se ha estimado una primera cifra de cantidad de bestias por transportista. Y, por último, se proponen unas cifras de la utilidad de la arriería para conocer el peso de la actividad en el total del industrial-comercial de la localidad.

6.3.1. Las Bestias

Para esta empresa hemos seleccionado una muestra de 1.477 de transportistas. Son todos los que las Respuestas Generales y el LGSÍ de Granada registran algún tipo de dato sobre las bestias con las que transportaban, distinguiendo, donde ha sido posible, entre mayores y menores. No hemos distinguido el sexo, pues las noticias son muy dispersas, apareciendo sólo en algunas ocasiones “mulas, jumentas o hembras”, como en Granada, donde hay apuntes de “hembra menor” en varios arrieros; en Játar, Francisco Jiménez trajinaba con una mula y un jumento; o en Benahadux, donde Roque Escámez también trajinaba con una jumenta y un jumento⁹⁰⁴.

El primer hecho a destacar es que la mayoría de los arrieros traficaba con 1-2 bestias (77,7%), por lo que, en principio, se puede pensar en el transporte en el reino de Granada como una actividad de individuos que trajinan con pocas bestias y en muchas ocasiones

⁹⁰⁴ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Játar, L 291, ff. 590r-591r.

AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Benahadux, L 278, ff. 504v.

solos⁹⁰⁵. Le siguen los propietarios de tres (8,7%) y de cuatro (5%). Entre cinco y siete suman el 4,4% y, entre siete y diez, el 4%. Con más de 10 bestias sólo contabilizamos a 24 individuos (1,6%), siendo los que trafican con un mayor número de bestias pertenecientes a las ciudades de Granada y Málaga. Esta es la segunda conclusión que es necesario subrayar, la concentración de los arrieros con más bestias de transporte en los polos económicos del Reino.

Tabla 6.3. Número de bestias en el reino de Granada (s. XVIII)

Bestias/arriero	Frecuencia propietario	Bestias mayores	Bestias menores	Sin determinar	Total de bestias
1	614	151	242	221	614
2	534	95	909	64	1068
3	129	41	334	12	387
4	74	44	236	16	296
5	17	5	80	-	85
6	25	23	127	-	150
7	21	49	98	-	147
8	14	15	89	-	112
9	7	13	50	-	63
10	17	13	157	-	170
11	7	4	73	-	77
12	7	17	67	-	84
14	2	14	14	-	28
16	1	16	0	-	16
17	1	2	15	-	17
18	2	28	8	-	36
19	1	9	10	-	19
20	1	2	18	-	20
21	1	12	9	-	21
22	1	11	11	-	22
30	1	5	25	-	30
Sin datos	1486	-	-	-	-
TOTAL	2.863	569	2572	321	3.462

Fuente: Respuestas Generales y LGS de Granada. Elaboración propia.

⁹⁰⁵ No deben confundirse estos arrieros con las organizaciones del transporte con cabañas, cuya organización y funcionamiento es diferente.

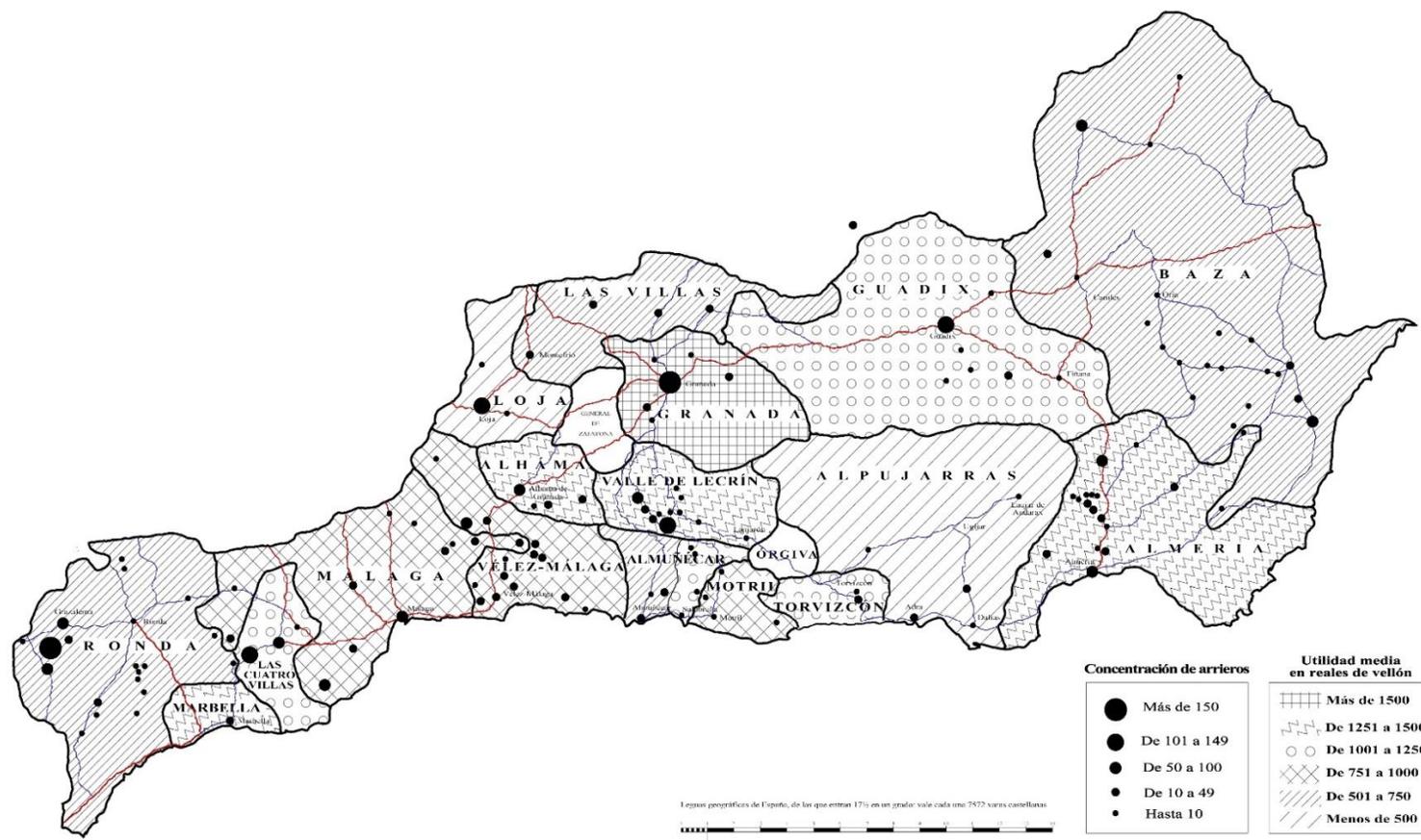
6.3.2. La utilidad del transporte con bestias en el reino de Granada

Para presentar los datos de forma coherente, atenderemos a varias cuestiones que desglosaremos como niveles de información, graduando de lo general a lo particular. En un primer nivel, presentaremos la media de utilidades calculada para cada entidad principal o comarca (figura 6.1); en un segundo nivel, las medias de las utilidades calculadas por localidades y, en un tercer nivel, utilizaremos como variables los propios individuos y los presentaremos por tramos de utilidad (gráfico 6.1).

Tras la consulta de la muestra de 2.963 transportistas con bestias, contabilizados en las Respuestas Generales y el LGSi Granada (224), se ha calculado una estimación de utilidad que representa el 54,3% (1.608). En cuanto a las localidades, se ofrecen cifras en reales de vellón/año para 102 localidades donde se registran arrieros, excluyendo las que registran otros transportistas con bestias. Por lo tanto, usaremos esta amplia muestra para presentar este primer mapa económico, tanto de forma territorial como individual.

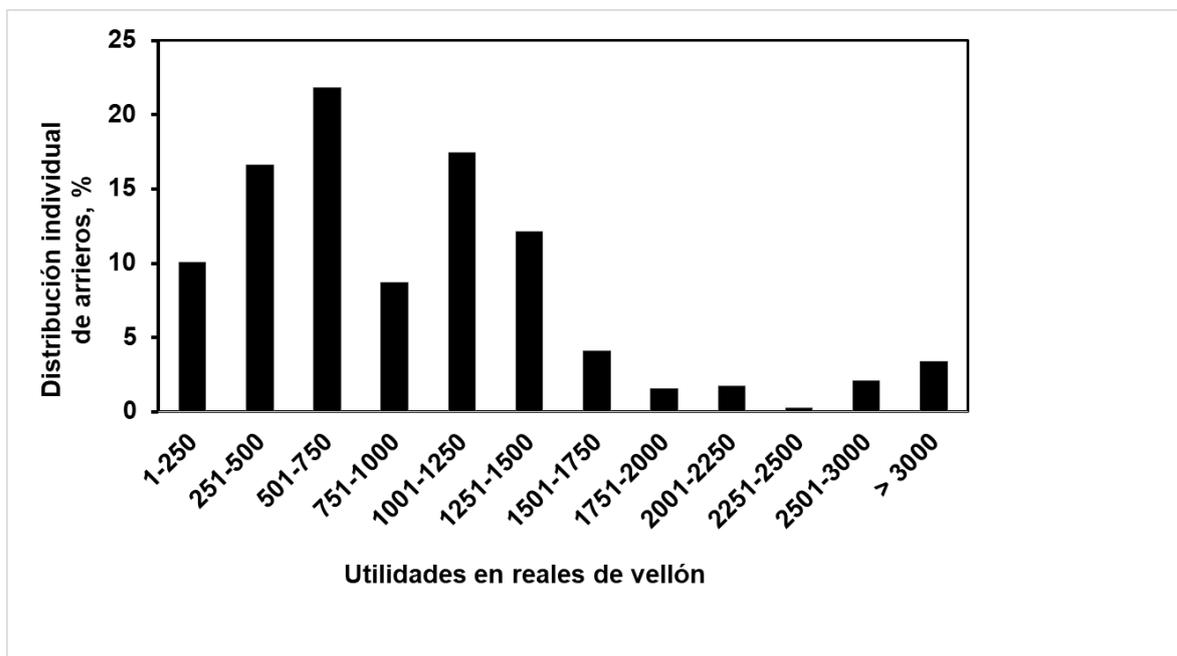
La cifra promedio estimada de la utilidad de los arrieros es de 1.100 reales al año, aunque resulta un valor demasiado elevado, debido al impacto de las altas rentas. Como veremos a continuación, la mayoría de las utilidades eran bastante inferiores.

Mapa 6.1. Concentración de arrieros e industrial medio por Entidades en el reino de Granada (s. XVIII)



Fuente: elaborado a partir del mapa de Tomás López (1795) y el Catastro de Ensenada (Respuestas Generales y LGSI de Granada).
Elaboración propia.

Gráfico 6.3. Distribución individual de la utilidad de los arrieros del reino de Granada (s. XVIII)



Fuente: Respuestas Generales y LGS de Granada. Elaboración propia.

En la figura 6.1 se muestran las medias calculadas a nivel comarcal en relación a la concentración de arrieros y los caminos. Las mayores utilidades por la actividad arriera se concentraban en comarcas donde había grandes núcleos de población (Granada-Málaga-Marbella-Almería-Guadix); en comarcas marcadas por los caminos, como el Valle de Lecrín (camino a Ugíjar y a Motril) o Alhama de Granada (camino a Málaga por Vélez-Málaga), y, en menor medida, en comarcas rurales, como las Alpujarras. Cabe destacar que dicha centralización se debe a presencias de grandes utilidades, ya que, como se muestra en el Anexo I, el rango de la muestra es muy amplio.

Estas desviaciones disminuyen si atendemos a los promedios por localidades, siendo la media un valor más representativo del industrial del transporte, es decir, a la mayoría se les reguló menos de la media calculada para el Reino. En consecuencia, el 26% presenta una media inferior a 500 reales por arriero; el 35,3%, entre 501-1000 reales; el 26,5%, entre 1.001-1.500 reales; el 6,9%, entre 1.501-2.000 reales, y tan sólo el 4,9%

superarían los 2.001 reales, siendo las más altas Alhabia (2.920 reales) y Albolote (3.946 reales).

Sin embargo, dichas medias no representan la realidad de la utilidad en los hogares arrieros, por lo que es necesario realizar el análisis por individuo. Por lo tanto, en el gráfico 1 se representan las distribuciones individuales y acumuladas, siendo estas últimas la suma de los intervalos anteriores. En concreto, al 25,4% de la muestra de arrieros del Reino se les fijó una utilidad menor de 500 reales. En el intervalo entre 501-1.000 reales se encontraba el 30,5% de los arrieros. Aunque muy repartidos en todas las comarcas, es en las de Baza y Málaga donde hay un mayor número. Al 29,5% de la muestra de arrieros se le reguló entre 1.001-1.500 reales. Se distribuían en localidades de Las Cuatro Villas, como Alhaurín el Grande. A partir de 1.501 reales, el número de arrieros comienza a descender, siendo un 5,7% a los que se les fijó entre 1.501-2.000 reales. Estos se distribuían en múltiples localidades, al igual que entre 2.001-10.000 reales (7,2%). Tan solo el 0,5% superaba los 10.000 reales. En este intervalo se encuentran algunos arrieros de la ciudad de Granada y de Alhama de Granada. Si atendemos a la distribución acumulada, el 75% ganaba menos de 1.250 reales, lo que demuestra que el valor medio no es representativo.

Como ya vimos de forma pormenorizada para la comarca de Guadix, la regulación del industrial del transporte con bestias era, por lo general, muy baja, a lo que se sumaba que se trataba de hogares con escasos recursos más allá de su capacidad de trabajo. En una economía, que era visiblemente masculina (eran los hombres quienes transportaban), se puede plantear la hipótesis de un papel femenino muy importante en la gestión de la casa, pues mientras el marido, los hijos (en caso de viudas) o los hermanos (en caso de solteras) transportaban, la mujer no sólo se quedaría en la casa al cuidado de la familia, sino que, en muchos aspectos, tendría las funciones de jefa del hogar y las responsabilidades de la economía complementaria (cuidado del ganado, tareas agrícolas, comerciales...). No sabemos cuál sería su papel en la arriería, pero en una economía donde la pluriactividad es preponderante, la contribución de las mujeres al trabajo arriero sería importante (alimentación, ropas, cargas, cuidado de bestias, negocios...). A ello, habría que añadir su

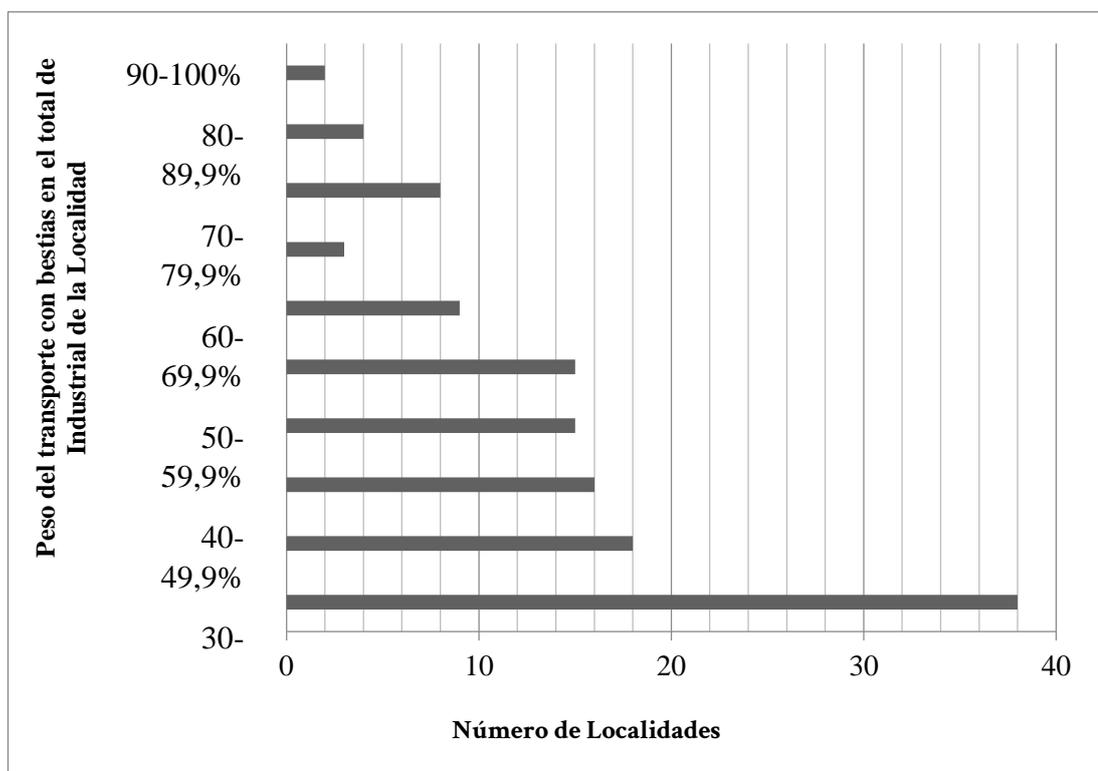
contribución a la economía doméstica con actividades que no estaban registradas y en las que también participarían otros miembros del hogar, como los niños (textil, servicio doméstico...). Realmente el Catastro, en el caso del Reino, no profundiza sobre el trabajo complementario de los arrieros y, aunque recoge en algunos casos la pluriactividad, suele regular sólo por un trabajo, con excepciones como los arrieros de Alquife, a los que se les fijó la utilidad como jornaleros o barberos, y a otros como tenderos, pero a su vez se estimó lo que podrían ganar al día por el transporte. Aspectos en los que hay que continuar ahondando.

6.3.3. La arriería en los Estados locales de la Letra F

Conocer el valor relativo de la arriería en el total del industrial-comercial permite estimar la importancia del transporte en cada localidad y el acercamiento a la realidad socioeconómica del transporte en el reino de Granada a mediados del siglo XVIII.

En primer lugar, destacaremos que la utilidad de la arriería suponía el 22,9% del total del industrial-comercial de las localidades que cuentan con arrieros en el reino de Granada, con una suma de 2.740.501 reales sobre un total de 14.323.491 reales de vellón en dichas localidades. Es interesante conocer la distribución de la riqueza del transporte con bestias en el ramo de lo industrial-comercial (Letra F) del reino de Granada. Dichas distribuciones se muestran en el siguiente gráfico.

Gráfico 6.4. Valor relativo de las utilidades de la arriería en el ramo de lo Industrial-Comercial



Fuente: Estados Locales de la Letra F. Elaboración Propia.

Esta utilidad arriera se distribuye de forma desigual en las 126 localidades estudiadas, oscilando entre las 38 localidades en que las utilidades suponen entre el 0,1-9,9% y las 2 entre el 90-100%, aunque la mayoría se concentran con un peso inferior al 50% del total del ramo.

Entre esas 38 localidades está la ciudad de Málaga, con 472.738 reales sobre el total de 5.688.047 reales⁹⁰⁶, o agrocidades como Ronda (44.800 sobre 509.507 reales)⁹⁰⁷, Loja (16.280 sobre 307.209 reales), Vélez-Málaga (11.150 sobre 398.795 reales)⁹⁰⁸ y Marbella

⁹⁰⁶ AHPGr, CE, RG Málaga, L 1382, ff. 505v-506r.

⁹⁰⁷ AHPGr, CE, RG Ronda, L 1533, ff. 230v-231r.

⁹⁰⁸ AHPGr, CE, RG Vélez-Málaga, L 1605, ff. 121v-122r.

(34.330 sobre 325.661 reales)⁹⁰⁹. Es interesante señalar esa diferencia entre las ciudades y el medio rural, pues, aunque el medio rural contaba con más profesiones de las que creemos⁹¹⁰, en las villas y ciudades del reino más pobladas, el ramo de lo industrial-comercial era más diverso. Por ejemplo, en una agrociedad como Baza (4.180 sobre 327.442 reales), se contabilizaban 52 actividades del ramo industrial-comercial (arrieros, corregidor, alcalde mayor, abogados, notarios, médicos, enterrador, estanqueros de tabaco y sal, escribanos, maestros, tenderos, músicos, cirujanos, boticarios, barberos, buhoneros, comerciantes, panaderos, mesoneros, molineros, alhondiguero, corredores, administradores, pasteleros...)⁹¹¹. Mientras que, en Cádiz (400 sobre 15.166 reales), tan solo se contabilizaban 17 actividades⁹¹².

Situación muy diferente presentan los lugares con más peso de la arriería sobre el total del industrial-comercial, como Gabia la Grande (99.64 sobre 102.945 reales) o Arenas de Vélez (47.597 sobre 50.479 reales)⁹¹³. Estos porcentajes tan elevados responden, más que a la importancia de la arriería en la localidad, al escaso peso y número de otras profesiones, como en Gabia la Grande que, además de arrieros, sólo registra cirujanos (1.100 reales) y boticarios (2.200 reales).

Tras este recorrido consideramos que no se deben comparar cifras entre localidades atendiendo únicamente a los datos de los Estados Locales de la Letra F, e incluso al industrial arriero, pues ofrecen una cifra global que sería necesario relacionar con el

⁹⁰⁹ AHPGr, CE, RG Marbella, L 1384, ff. 183v-184r.

⁹¹⁰ Me remito a la bibliografía ya referenciada. Véanse los estudios de los oficios en el medio rural que está realizando la profesora Margarita M. Birriel para el Valle de Lecrín (en prensa), o *Mujeres y Economía en el Catastro de Ensenada*, Archivo Histórico Provincial de Granada, http://www.juntadeandalucia.es/cultura/archivos_html/sites/default/contenidos/archivos/ahpgranada/documentos/Mujeres.pdf (En Línea).

⁹¹¹ AHPGr, CE, RG Baza, L 1063, ff. 147v-148r.

⁹¹² AHPGr, CE, RG Cádiz, L 1115, ff. 74v-75r.

⁹¹³ AHPGr, CE, RG Gabia la Grande, L 1242, ff.14v-15r.

AHPGr, CE, RG Arenas, L 1030, ff. 55v-56r.

número de arrieros y el número de bestias, e incluso con el proceso de regulación de industrial y los criterios aplicados.

6.4. El producto arriero en el Estado General del reino de Granada

Los Mapas o Estados Generales del Catastro de Ensenada, también denominados Estados Provinciales, agrupaban los datos de las localidades de una provincia en sus diferentes estados. Para Granada no se ha conservado el Estado de la Letra G de la población sujeta al ramo personal, pero sí el de la Letra F del ramo industrial-comercial. En dicho documento, encontramos un campo donde se suma por localidades el industrial de «arrieros y bolicheros», lo que suscita plantear dos preguntas: ¿Qué son los bolicheros? ¿Por qué se unen a los arrieros para sumar el industrial en este nivel documental?

Aunque en el capítulo dedicado al Léxico de la carretería en el reino de Granada estudiaremos pormenorizadamente a los «bolicheros de carretas», tenemos que decir que en toda la documentación estudiada para esta tesis doctoral no es común encontrar el término *bolichero* sin que venga acompañado de otra palabra. Acudimos a los diccionarios del periodo sin que nos esclarezcan demasiado, pues *boliche* es «la casa de juego» y *bolichero*, «la persona que tiene a su cuenta el boliche»⁹¹⁴. También hace referencia al pescado menudo sacado del mar y al juego del boliche⁹¹⁵. En Cádiz, alude a los que se ocupan de llevar a hombros a los muertos al cementerio y al sepulturero⁹¹⁶. Elías Zerolo en 1895 añade que podría ser una «casa de comercio pequeña», que se usa «comúnmente para ridiculizar un almacén u otra casa de negocio, pobre de surtido»⁹¹⁷. Sin embargo, no hay

⁹¹⁴ RAE A 1726, p. 639,1.

⁹¹⁵ RAE U 1780, p. 150,3; RAE U 1783, p. 163,3; TER M 1786, p. 257,1.

⁹¹⁶ GAS G 1853, p. 376,1 ; CAS G 1852, p. 397,2.

⁹¹⁷ ZER G 1895., p. 394,4.

ninguna referencia al transporte, pese a que los bolicheros pueden ser quienes transportan con carretas o trafican con caballerías diferentes productos. Pensamos que los bolicheros en el reino de Granada son transportistas con carretas y traficantes en el camino. Comprobaremos, a través del cruce de datos en los niveles documentales, si podemos determinar en mayor o menor medida esta hipótesis.

El Estado General de la Letra F de Granada registra industrial en la categoría de «arrieros y bolicheros» en 167 localidades del reino de Granada (55,7%). Aunque los datos se trasladaron en la mayoría de las ocasiones directamente de los Estados Locales de la Letra F, encontramos algunas variaciones. No sabemos si responde a determinadas comprobaciones o errores de cálculo. Igualmente, debemos tener en cuenta que no contamos con la documentación de los Estados Locales para todas las localidades.

Analizamos, en primer lugar, las localidades que registran carreteros y arrieros en el Estado Local para comprobar si la suma responde a lo que registra el industrial del Estado General.

- a) Huéscar: En el Estado Local de la Letra F se les consideró 2.200 reales a los arrieros y 31.350 reales a los bolicheros de carretas. El Estado General de la Letra F considera a los arrieros y bolicheros 33.550 reales, la suma de los arrieros y bolicheros de carretas⁹¹⁸.
- b) Alhaurín de la Torre: en esta localidad no se registraron arrieros. En las Respuestas Generales hay 10 «cosarios de carretas» y en el Estado Local F, bajo la misma denominación, se les considera un industrial de 12.980 reales de vellón, la misma cifra que se traslada al Estado General⁹¹⁹.
- c) Almería: El Estado Local de la Letra F considera a los arrieros de la ciudad 153.403 reales y medio y a los «bolicheros con carretas», 12.100 reales. Cifras que no

⁹¹⁸ AHPGR, CE, RG Huéscar, L 1310, ff. 96v-97r.

⁹¹⁹ «Cosario de carretas» es el término utilizado tanto en las Respuestas Generales como en el Estado Local de la Letra F. AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Alhaurín de la Torre, L 276, f. 819; AHPGr, CE, RG Alhaurín de la Torre, L 996, f. 60v-61r.

coinciden con los 158.503 reales que aparecen en el Estado General. Además, en el Estado Local también considera la utilidad de 3.015 reales de vellón a un «traficante en caminos con dos caballerías»⁹²⁰.

- d) Guadix: A sus arrieros les calcularon en el Estado Local de la Letra F un producto de 159.290 reales y a los «bolicheros de carretas», 7.900 reales de vellón. La suma de ambas actividades coincide con la que nos aporta el Estado General de 167.190 reales⁹²¹.
- e) Puebla de Santa María de Guadalupe: En el Estado Local de la Letra F se consideró el producto arriero de la localidad en 18.800 reales y a los dos «traficantes con carretas», 1.800 reales. Sin embargo, sólo se trasladan los 18.800 reales al Estado General. ¿Nos está indicando que un traficante con carretas es diferente a un bolichero con carretas y por eso no se traslada?⁹²²
- f) Málaga: En el Estado Local de la Letra se agrupan arrieros, bolicheros y alfármeles con un industrial de 472.738 reales, mientras que en el Estado General los arrieros y bolicheros cuentan con un producto de 380.160, por lo que suponemos que podría deberse a esa tercera actividad que agrupa⁹²³.
- g) Adra: En el Estado Local de Adra podemos comprobar 3.350 reales de producto para los arrieros y 440 reales a un bolichero de carreta. Sin embargo, el Estado General asciende la cifra de arrieros y bolicheros a 6.790 reales. En este caso, puede deberse a que también suma a los traficantes del camino (3.000 reales)⁹²⁴.

⁹²⁰ AHPGr, CE, RG Almería, L 1010, ff. 112v-113r.

⁹²¹ AHPGr, CE, RG Guadix, L 1286, ff. 193v-194r.

⁹²² AHPGr, CE, RG El Bosque, L 1513, ff. 104v-105r.

⁹²³ AHPGr, CE, RG Málaga, L 1382, ff. 505v-506r.

⁹²⁴ . AHPGr, CE, RG Adra, L 947, s/f.

h) Alhendín: En el Estado Local de Alhendín se registran 4.400 reales a los «bolicheros» y 1.100 a los arrieros, sumando idéntica cifra a la que nos proporciona el Estado General de 5.500 reales⁹²⁵.

En estos ejemplos hemos podido comprobar que *bolichero* se registra en los demás niveles documentales como *bolichero con carretas*. En otros casos no hemos podido determinar a qué se debe la variación de cifras, como en Albox, donde el Estado Local considera 1.900 reales a los arrieros y, sin registrar ningún otro oficio del transporte, se trasladan al Estado General 2.700 reales⁹²⁶; o en Alhaurín el Grande, donde pasa de 45.900 reales a 54.900⁹²⁷.

En otros casos, hemos podido ver la suma de diferentes campos de los Estados Locales, como en Benamocarra, donde se suman los arrieros (18.700 reales) y los milicianos arrieros (2.750), calculando el Estado General 21.450 de producto⁹²⁸. Y finalmente, hay casos excepcionales, como Murtas, donde el Estado General reconoce un producto de arrieros y bolicheros de 1.100 reales, mientras que las Respuestas Generales y el Estado Local no registra ningún transportista en la localidad⁹²⁹.

Para poder ser prácticos y poder operar, hemos tomado la decisión de que el campo del Estado General de la Letra F del reino de Granada («arrieros y bolicheros») corresponde a arrieros y carreteros, aunque con cautelas, como se puede comprobar en los ejemplos referidos. No obstante, el Estado General nos ofrece una cifra más allá de un muestreo. Las 167 localidades que registran industrial a los arrieros y bolicheros alcanzan 4.105.010 reales de vellón, cifra que podemos decir que sumaría la riqueza del transporte en el reino de Granada.

⁹²⁵ AHPGr, CE, RG Alhendín, L 1000, ff. 89v-90r.

⁹²⁶ AHPGr, CE, RG Albox, L 962, s/f.

⁹²⁷ AHPGr, CE, RG Alhaurín el Grande, L 995, ff. 133v-134r.

⁹²⁸ AHPGr, CE, RG Benamocarra, L 1083, ff. 44v-45r.

⁹²⁹ AHPGr, CE, RG Murtas, L 1434, ff. 62v-53r. Véase todo el libro.

El 3% de las localidades que registran arrieros y bolicheros suman más de 150.000 reales anuales cada una (suponen el 1,3% de las localidades del Reino). Las ciudades de Granada y Málaga serán las que registren una mayor cifra, 840.902 y 380.160 reales, respectivamente, respondiendo a lo que venimos planteando de la influencia de los polos económicos al desarrollo del transporte. Le siguen Vera (241.875), Guadix (167.190) y Almería (158.503), todas ellas ciudades de cierta importancia, que se ve reflejada en su alta población y, como hemos visto, en los itinerarios de circulación.

Entre 100.000-150.000 reales de vellón están el 1,8% de las localidades que registran estos transportistas (suponen el 0,75% del total del Reino). Son Grazalema (130.500 reales), Ubrique (107.450 reales) y Coín (101.100), todas ellas relacionadas con la producción agroindustrial.

El 5,4% de las localidades arrieras cuentan con un producto entre 50.000-100.000 reales. Entre las 9 localidades se encuentran Gabia la Grande (99.645 reales), Saleres (93.000) y Alhama (83.000), todas ellas muy influidas por su situación en los caminos y la propia capital del Reino.

Ascienden a 15 las localidades (9% de las localidades arrieras) que cuentan con una utilidad de sus arrieros y bolicheros entre 25.000 y 50.000 reales. Y a 28, entre 1.000 y 25.000 reales (16,8% de las localidades arrieras). El resto (62,9%), tiene un industrial de menos de 10.000 reales.

* * * * *

A día de hoy, la investigación ha atendido poco a la regulación del industrial y casi nada a la reflexión crítica sobre el industrial del transporte, más allá de los estudios de Concepción Camarero Bullón. A lo largo de este texto hemos mostrado con detalle la gran dificultad y limitación para analizar el ramo de lo industrial-comercial sólo a partir de la información contenida en las Respuestas Generales, así como la necesidad de manejar el

conjunto de la documentación catastral, cruzándola con la proporcionada por otras fuentes y llevando a cabo estudios por territorios.

Uno de los problemas ha sido analizar los datos, debido a las particularidades y la heterogeneidad de cifras y casuísticas que encontramos en las Respuestas Generales de las localidades del Reino y que responde a la complejidad de la realidad del transporte en el reino de Granada. La arriería se registró utilizando fórmulas diferentes sin atender al por qué de las regulaciones de cada localidad, es decir, al número, edad y estado de las bestias, a los trayectos (distancia y tiempos) o a las mercancías de ida y de vuelta. Tampoco se conocen los costes del trayecto ni los precios de los portes, ambos varían, además, el precio de los portes estaría sujeto a negociaciones particulares. Esto nos alerta de la complejidad para hacer comparaciones concretas entre arrieros o entre localidades, pues realmente estaríamos comparando utilidades que se han regulado atendiendo a criterios diferentes, lo que no quiere decir que, aún a costa de perder homogeneidad, se puedan efectuar algunas comparaciones. Sin embargo, somos conscientes de que se realizó un gran esfuerzo por acercar las valoraciones a la realidad de cada zona, especialmente en lo relativo al ganado, al comercio y al transporte.

Teniendo en cuenta las informaciones contenidas en las Respuestas Generales y el LGSi de Granada ha sido posible clasificar los datos en cinco categorías por localidades: las que aportan la utilidad total por el tráfico y contabilizan el número de bestias (35,9%); las que aportan los datos de la utilidad del trabajo del arriero más la utilidad por bestia, distinguiendo en la mayoría de los casos entre mayores y menores (11,1%); las que aportan únicamente la utilidad por bestias (8,5%); las que aportan el total del industrial por la arriería sin especificar el número de bestias con que trajinan (34,6%), y otras casuísticas (9,8%).

Otro aspecto relevante es el número de bestias por arriero, siendo la mayor frecuencia entre 1-2 bestias, lo que muestra que sería un trabajo, en la mayoría de las ocasiones, individual con pocos animales de carga, y unas ganancias bajas, variables y condicionadas.

El transporte con bestias en el reino de Granada tuvo una regulación neta de utilidades que podríamos establecer ligeramente superior al jornal, aunque la media se eleve a 1.100 reales, como consecuencia de un mínimo de arrieros que tendrían grandes utilidades, por ejemplo, algunos arrieros de la capital del Reino que superaban los 20.000 reales de vellón.

Teniendo en cuenta los datos aportados de los Estados de la Letra F para 128 localidades del reino de Granada, la arriería supone el 22,9% del industrial-comercial, estando muy distribuida por el Reino, aunque, como se ha visto, aumente en las ciudades y, especialmente, en las localidades ligadas a los caminos y polos económicos (ingenios, minas, madera, fábricas...).

En el Estado General de la Letra F hemos registrado bajo el campo de arrieros y bolicheros 167 localidades, que nos aportan un valor de 4.105.010 reales de vellón, que es el valor de la arriería en el reino de Granada. Además, nos ha servido para ver dónde se registraban las mayores utilidades, consolidando nuestra hipótesis de partida del transporte vinculado a los polos económicos y a los caminos.

Sin embargo, debemos tener cautela, pues hasta la fecha no hemos podido determinar los criterios aplicados para regular el industrial, por lo que no se pueden comparar localidades cuando la mayoría registra industriales muy similares. De hecho, ésta es una de las principales conclusiones que nos ofrece este recorrido por las utilidades del transporte en el reino de Granada, lo que no significa que no podamos aportar un primer mapa económico de la arriería en el reino de Granada, si bien es necesario continuar indagando.

En definitiva, este capítulo ha abordado dos temas de gran interés para la Historia económica y del trabajo, como son la valoración y la distribución territorial de la utilidad arriera en el reino de Granada.

CAPÍTULO 7

CABAÑAS Y CABAÑILES EN EL REINO DE GRANADA

Iniciamos este capítulo subrayando, una vez más, la importancia de la terminología para poder operar correctamente a partir de una documentación concreta, en un tiempo y espacio determinados. El Catastro de Ensenada nos permite realizar un primer acercamiento al transporte con cabañas en todo el reino de Granada. Los problemas surgen cuando no contamos con una información suficiente (o correctamente delimitada) que nos permita discernir ante qué tipo de cabaña estamos o a quiénes se denomina como *cabañiles*.

Acotamos nuestro marco de estudio a las cabañas de caballerías, ya fuesen de ganado mayor, menor o de ambos, por lo que descartamos otro tipo de cabañas ganaderas o de otro transporte como la carretería que, aunque la documentación ordinariamente no denomina cabañas ni cabañiles, al pertenecer a la Real Cabaña de Carreteros, podría llevarnos a confusión. Como muestra de las cabañas de ganado, que ninguna relación tienen con el transporte de mercancías, el Catastro registró a don Juan Pedro Carrasco, vecino y Regidor de la ciudad de Guadix, una cabaña de ganado lanar que pastaba en la ciudad de Huéscar⁹³⁰.

⁹³⁰ Juan Gámez Navarro (Introducción), *Guadix 1752 según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada* (Madrid: Tabapress, 1991), 84.

Concretando en las cabañas de équidos, éstas podrían ser de cría, quedando registradas como *yegüadas*, o de transporte con bestias, haciendo lo propio como *cabañas*. Sin embargo, no siempre sería así, por lo que tendremos que continuar indagando en informaciones que nos especifiquen la dedicación de la misma, pues no descartamos que hubiese un modelo híbrido, es decir, cabañas que cuenten con yeguas para la cría y así poder mantener y renovar dicha cabaña, y yegüadas que utilicen cierto número de cabezas para el transporte y las labores del campo, un posible modelo mixto que no se ha documentado hasta el presente.

De igual forma, las características propias de la cría, reproducción y mantenimiento de las bestias para formar cabaña son factores que condicionan su número, localización, propiedad y dedicación. Incluso, el tipo de caballería, si caballar, mular o asnal, generó tensiones en la España Moderna que quedaron evidenciadas en las propias Leyes del Reino, especialmente en el Libro VII, Título XXIX sobre la cría de mulas y caballos, en el que se insiste en la cría de caballos y no de híbridos. Ya el catedrático del Colegio de Veterinaria, Nicolás Casas, en su tratado de la cría del caballo, mula y asno de 1843, citó como una de las causas de la decadencia de la cría del caballo el aumento de la cría de mulas «introducida en el mundo contra el orden natural»⁹³¹. Así, se fomentó el uso del caballo, bien instruido, para calesas, coches y carros de paseo, en menoscabo del mulo. Además, se otorgaron privilegios y exenciones a los criadores conscientes de la importancia de incentivar una cabaña equina como recurso fundamental de un Estado para la guerra, la labor del campo y el transporte. Por otro lado, el Libro IX, Título XIV recoge las leyes sobre la extracción de ganado caballar y mular, de contenido proteccionista, con la prohibición de vender caballerías al extranjero ni sacar del Reino este ganado.

Todo ello, sumado a la diversidad, entre tipos y funciones, nos impide saber el número de caballerías que se dedicaban al transporte en el reino de Granada, y utilizar la

⁹³¹ Nicolás Casas de Mendoza, *Tratado de la cría del caballo, mula y asno y principios generales de equitación. Biblioteca completa del ganadero y el agricultor* (Madrid: Imprenta de R. Calleja, 1843), Tomo II, 9-10.

documentación de Ensenada para proponer una cifra, concretamente el Estado Local de la Letra H, como veremos detalladamente, no es útil, pues estaríamos cuantificando conjuntamente categorías de análisis diferentes con una carga cualitativa importante, es decir, bestias que transportan con bestias de labor, otras que realizan diferentes funciones de forma estacional y, sobre todo, estamos dejando de considerar esa multifuncionalidad del ganado, que planteamos en el marco teórico, y que es fundamental para entender el transporte en la España Moderna.

Ciertamente, el mercado del ganado de bestias hubo de tener mucha importancia en el reino de Granada, como así queda evidenciado en las cartas de obligación que hemos analizado para el Valle de Lecrín. De hecho, son muchos los hogares que registran este tipo de ganado para las labores de la economía familiar, ya fuese en el campo, en la industria, en el transporte o en todas ellas. Además, en el siglo XVIII, este ganado es indispensable para dar respuesta a las dinámicas de crecimiento demográfico que se están produciendo en la España Moderna, no sólo en su función de carga y tiro para el abastecimiento, sino también en las labores agrícolas y nuevas roturaciones de tierra para aumentar la producción agraria. Pese a esta tendencia, nos preguntamos por qué a simple vista no hemos detectado grandes yegudas en las localidades del reino de Granada que conformaran verdaderas empresas de cría de équidos para poder dar respuesta a las necesidades del Reino. Con toda probabilidad, esta demanda sería satisfecha por un mercado de bestias procedentes del exterior y un pequeño mercado interior⁹³². Precisábamos volver sobre estas cuestiones para trazar la idea de que no sería nada fácil mantener y conducir un número elevado de bestias, lo que condicionará el perfil de quienes tienen en propiedad una cabaña y de los hogares de quienes la conducen.

⁹³² Nos desviaba de nuestro trabajo principal establecer una serie de contratos de compra-venta de bestias. Hemos hecho una pequeña selección en los siguientes protocolos notariales y sabemos que las transacciones del ganado equino son constantes y abundantes a lo largo de toda la Edad Moderna. AHPGR, DO, Pinos del Rey (1752-1761). Escribano Antonio Martínez de Almazán y Pedro Sánchez de Molina; AHPGR, DO, Restábal (1753-1759). Escribano Félix José Sáez Diente; AHPGR, DO Dúrcal (1756-1761). Escribano Manuel Agustín de Guevara Ledesma y Juan Agustín de Ledesma; AHPGR, DGR, Protocolo nº 1147, Padul (1742-1751), Escribano Pedro Sánchez de Molina.

Otra de las dudas que debemos despejar antes de entrar en materia es la de determinar a quiénes se refieren cuando hablan de *cabañiles*, pues pudieran ser los propietarios de cabaña de ganado en general (cabaña ovina, principalmente) o de la cabaña del transporte con bestias. También pueden referirse a quienes transportan con cabaña o pertenecen a una cabaña, aunque a los que cuidan la cabaña ovina se les reconoció como *pastores*. En este capítulo nos acercaremos a la categorización que realiza el Catastro del Marqués de Ensenada sobre las cabañas y quiénes se registraron como *cabañiles*. Tarea que necesitará de gran precisión en el cruce de datos de los diferentes niveles documentales, añadido a lo que venimos reiterando, esa heterogeneidad que nos proporciona la fuente en el detalle y que responde a una adaptación al contexto local y particular de cada territorio y sus gentes.

Como ya hemos mencionado, el propio Santos Madrazo, al definir *cabañiles*, expone que constituían empresas individuales y los asemeja a los maragatos, mientras que David R. Ringrose habla de que eran los que conducían las recuas de la cabaña, para, acto seguido, contabilizar cabañiles como propietarios de cabaña de bestias para el transporte, lo que sin duda subraya que el debate sobre el concepto no es baladí, sino todo lo contrario⁹³³. De la misma forma, debemos incidir en que la historiografía no se ha ocupado de estas cuestiones, a excepción de los resultados que nos ofrecen los autores mencionados.

7.1. Aproximación a su estudio a partir del Catastro de Ensenada

El método que hemos empleado para hacer este primer balance sobre las cabañas y cabañiles en el reino de Granada ha sido, en primer lugar, el vaciado de datos que las

⁹³³ Santos Madrazo Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850, vol. II. El tráfico y los servicios* (Madrid: Turner: 1984), 432. David R. Ringrose, *Los transportes y el estancamiento de España (1750-1850)* (Madrid: Tecnos, 1974), 74-76.

Respuestas Generales de las 399 localidades del reino de Granada dieron a la pregunta vigésima del Interrogatorio de la Letra A, sobre si algún vecino posee yeguada o cabaña⁹³⁴, y a la trigésima segunda, por su relación directa con la arriería. Somos conscientes de la presencia de yegudas en diferentes términos, como en Atarfe, donde doña María Castilla posee una yeguada de 30 cabezas que pastan en dicho término y algunas veces pasan a Sierra Nevada y a Jayena⁹³⁵; en Guadahortuna, donde hay tres yegudas⁹³⁶; o en la propia ciudad de Granada, donde contamos 11 propietarios de yegudas con 1.121 cabezas, que pasan los inviernos en la costa, regulándoles a cada cabeza 30 reales anuales⁹³⁷. El propio hecho de preguntar específicamente por estas cabañas incide en el interés de la Monarquía por el control de la cría de ganado equino, a lo que debemos añadir el transporte, ineludible para la economía.

Queremos centrar nuestro interés en los datos con que contamos sobre las cabañas o los cabañiles para el reino de Granada. Un tipo de transporte caracterizado por su capacidad y adaptabilidad al terreno, y a su rendimiento, es decir, podría transportar mayores cantidades con menos mano de obra. Estos transportistas trabajan a jornal para un tercero. Detallaremos a lo largo de este capítulo algunas de las particularidades de los perfiles, tanto de quienes tienen la propiedad como de quienes ejercen la actividad.

En el reino de Granada no se registran numerosas cabañas del transporte. Aproximadamente el 1,5% de las localidades registran explícitamente cabañas, como, por ejemplo, Frigiliana donde el conde de Saldueña, señor de esta villa, posee una cabaña de 40 bestias mulares⁹³⁸. Las cabañas se sitúan predominantemente en la ciudad de Granada y la

⁹³⁴ AHN, Consejos, Libro 1510, ff. 403r-427r. En el f. 412v: 20ª *De qué especies de ganado hay en el pueblo y término, excluyendo las mulas de coche y caballos de regalo; y si algún vecino tiene cabaña o yeguada que pasta fuera del término, dónde y de qué número de cabezas, explicando el nombre del dueño.*

⁹³⁵ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Atarfe, L 277, ff. 631v-632r.

⁹³⁶ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Guadahortuna, L 288, ff. 300v-302r.

⁹³⁷ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Granada, L 289, ff. 115r-177.

⁹³⁸ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Frigiliana, L 287, f. 235r.

Costa del reino de Granada, especialmente entre la desembocadura del Guadalfeo y el poniente almeriense. Hemos seleccionado para hacer un breve recorrido las siguientes localidades: Pataura, Motril, Alcázar, Adra, Dalías y la ciudad de Granada. En ocasiones nos mostrarán el nombre de los propietarios de dichas cabañas, lo que nos facilitará la búsqueda en otros niveles documentales, pues la propiedad de una cabaña no es consecuencia de un oficio concreto, por lo que no aparece como tal en el libro de los Cabezas de Casa y, para localizarlos partiendo del libro de lo Real, tendríamos que fijar nuestra mirada en el ganado de todos los asientos de los sujetos catastrados, pudiendo aparecer como cabaña o simplemente el número y tipo de ganado, sin que nos informe de si formaba parte de la cabaña o tenía otros usos.

Respecto del registro de cabañiles, las Respuestas Generales no nos aportan información, ni tampoco los Estados Locales, pues seguramente estarían incluidos entre los jornaleros. Efectivamente son sujetos que trabajan a jornal para un propietario de Cabaña. Así los entendió el Catastro al catalogarlos en el ramo de lo personal. Esto no quiere decir que tuviese que ser necesariamente así, pues la documentación no nos permite conocer cuál era el verdadero régimen o relación propietario-cabañil, habiendo numerosas fórmulas, donde el mayoral de cabaña jugaba un papel fundamental, incluyendo a los hijos en dichas cabañas y siendo responsable, junto a la conducción, de la formación y control de dichos cabañiles. Para poder simplificar y categorizar con el fin de poder calcular la utilidad, el Catastro acepta la fórmula del binomio propietario-empleado, cabaña-cabañil, donde el mayoral, en todas las relaciones, tendrá un papel aventajado. Para poder estudiar estos cabañiles tendremos que acudir al libro de los Cabezas de Casa, donde se anotaron a los cabezas de familia y varones mayores de 18 años dedicados el oficio, cruzando estos datos con el libro de lo Real. Además, para Granada, estudiaremos las noticias que aporta el libro del Personal Cualificado, donde quedaron inscritos.

En segundo lugar, hemos consultado los Estados Locales de estas localidades, en concreto el Estado de la Letra F correspondiente al industrial-comercial, pues en algunos aparece el industrial que se les calculó a las cabañas por el transporte. También lo hemos

hecho con el Estado de la Letra G en la búsqueda de cabañiles sin que quedaran registrados en éste con tal denominación, apoyando la teoría de que se incluirían entre los jornaleros. Y con el Estado de la Letra H, para profundizar en el ganado, aunque no distingue entre el de cabaña, arriero y labor. Igualmente, hemos indagado en el Estado General Letra F del reino de Granada, sin que haya sido de utilidad, pues no aparecen ni las cabañas ni los cabañiles⁹³⁹.

En tercer y último lugar, a modo de muestra, hemos cruzado algunas de las informaciones con los datos que nos brindan el libro de Cabezas de Casa y el libro de lo Real, a fin de profundizar en aspectos demográficos y económicos de los hogares de cabaña y de cabañiles a través de sus hogares y la propiedad.

7.2. Rompiendo moldes: de los grandes trayectos a la exclusividad de la industria

En los últimos 30 años la historiografía no se ha ocupado de las Cabañas del transporte, resumiendo las escasas aportaciones a la conducción de grandes pesos y un radio de acción amplio con una dedicación principal, el abastecimiento de granos a las ciudades. Ringrose subraya que «no hay descripciones minuciosas de estos transportadores, pero por lo que parece empleaban varios conductores por recua y destacaban en el abastecimiento de granos de Madrid, y especialmente de Granada»⁹⁴⁰. Años después Esperanza Frax y Santos Madrazo insistían sobre este desconocimiento⁹⁴¹. Si para la arriería en el reino de Granada hemos podido demostrar que, a grandes rasgos, estaba condicionada por las vías de comunicación y los polos económicos, teniendo siempre en consideración que, de una

⁹³⁹ AHN, Ministerio de Hacienda, Libro 7444, Letra F Granada.

⁹⁴⁰ Ringrose, *Los transportes y el estancamiento de España (1750-1850)*, vol. 1. *La Red Viaria*, 74-75.

⁹⁴¹ Santos Madrazo Madrazo y Esperanza Frax Rosales, "El transporte por carretera, siglos XVIII-XX", *Tst: Transportes, servicios y telecomunicaciones*, nº 1 (2001): 31-53.

forma u otra, en todo el territorio se transporta. Para este transporte tan significativo por su profesionalidad queremos romper el encorsetamiento de: cargas pesadas, largas distancias y especialización en el abastecimiento de grano a las ciudades.

El Catastro nos muestra diferentes modelos que podemos categorizar en dos: primero, las cabañas de la industria, en este caso estrechamente ligadas a los ingenios de la costa; y segundo, las Cabañas de las ciudades que, aunque la documentación de Ensenada no nos aclare lo que transportaban, la judicial si lo hará, siendo trayectos y mercancías diversos.

7.2.1. Cabañas para la industria: Pataura, Motril y Adra

En este apartado vamos a estudiar seis cabañas del transporte vinculadas a la industria, en concreto a las actividades de la producción de azúcar en la costa del reino de Granada⁹⁴². Todas pertenecen a dones que, a su vez, están vinculados al cultivo de la caña y a la obtención del azúcar. Además, el análisis de la propiedad nos permite estimar que estamos ante individuos cuyos perfiles dibujan altos recursos económicos y poder local como miembros de las élites comarcales, tal es el caso, de doña María Gnecco. Las seis cabañas se componen de 471 cabezas de ganado mular, según las Respuestas Generales, y 469, si

⁹⁴² Para el azúcar en el reino de Granada en la Edad Moderna: Pilar Pezzi Cristóbal, Antonio Guzmán Valdivia, Isabel García Fernández, Francisco Capilla Luque, y Antonio Santiago Ramos (eds.), *El azúcar en la provincia de Málaga*, (Vélez-Málaga: Sociedad de Amigos de la Cultura de Vélez-Málaga, 2019); Margarita M. Birriel Salcedo, “La producción azucarera de la Andalucía mediterránea, 1500-1750” en *Producción y comercio del azúcar de caña en época preindustrial* (Granada, Diputación Provincial, 1993); Francisco Andújar Castillo “Una estructura de poder: el monopolio de la producción y comercialización del azúcar en Adra (siglos XVI-XVII)”, en *Hombre y territorio en el reino de Granada (1570-1630): estudios sobre repoblación*, eds. Francisco Andújar Castillo y Manuel Barrios Aguilera (Almería: Instituto de Estudios Almerienses, 1995), 351-384; Jean Sermet, *L'Andalousie de la Méditerranée, Région géographique espagnole*, Tesis doctoral inédita (Toulouse, Université de Toulouse, 1969), y Juan Luis Castellano Castellano, *Lucas y reformismo: las Sociedades Económicas de Amigos del País del reino de Granada* (Granada: Diputación, 1984).

atendemos a los Libros de lo Real. Se les reguló 32.202 reales, siendo la media 5.367 reales por propietario de cabañil, que se distribuían como se puede observar en la Tabla 7.1.

Tabla 7.1. Las Cabañas de la producción de Azúcar. Pataura, Motril y Adra (s. XVIII)

Localidad	Propiedad Cabaña	Número de bestias	Producto (reales de vellón)
Pataura	Don Juan Galindo, vecino de Granada	71	2.200
Motril	Don Antonio Fonseca	60	7.030
	Don José Zarreta	70	6.652
	Don Francisco Ruiz	70	6.300
	Don Rafael Luminati	70 (78)	7.020
Adra	Doña María Teresa Gnecco	130 (120)	3.000
TOTAL	6	471 (469)	32.202

Fuente: Respuestas Generales y Libro de lo Real de Pataura, Motril y Adra. Elaboración

Propia.

PATAURA

El lugar de Pataura, una pequeña población del partido de la ciudad de Motril, contaba en la mitad del siglo XVIII con tan sólo 10 vecinos seculares, 9 jornaleros y 1 viuda con hijo jornalero, el único mayor de 18 años que hay en la localidad; y ningún vecino secular. Su economía estaría, directa o indirectamente, completamente vinculada a la producción azucarera.

La pregunta vigésima del Interrogatorio de la Letra A del nos informa de que:

Hay en este pueblo y término seis jumentos y un mulo que tienen sus vecinos para el servicio de sus casas, y una cabaña que se compone de cincuenta y siete mulos, siete

machos de reata, y siete jumentos, propia de don Juan Galindo vecino de la ciudad de Granada, la que consideran puede producirle dos mil y doscientos reales al año⁹⁴³.

Consultados los Estados locales, comprobamos que en la Letra F no se registra ningún transportista, pero en la Letra H sí se añade un campo, «cabaña de 71 mulos», por el que se le regulan los 2.200 reales del ganado, ya que ni a los 6 jumentos ni a otra mula inscritas en la localidad se les considera utilidad⁹⁴⁴.

La única cabaña reconocida en Pataura era propiedad de don Juan Galindo, vecino de Granada. Su dedicación se destinaba al proceso de transformación del ingenio de Pataura, del que la mujer del susodicho, doña Andrea Sánchez, poseía una cuarta parte⁹⁴⁵. El resto de la propiedad se reparte así: dos partes pertenecían a don Salvador Montero, presbítero, vecino de Granada, y la otra cuarta parte a doña Paula Alonso de Torralba, viuda. El ingenio contaba con 66 varas de frente y 55 de fondo y estaba en régimen de arrendamiento por el precio de 11 reales por cada tarea de cañas de las que en él se molían, siendo unas 300 al año, por lo que se le consideró un producto total de 3.300 reales, de los que le correspondía a don Juan Galindo la cuarta parte (825 reales)⁹⁴⁶. El ganado empleado en el ingenio pernoctaba en dos de las casas de don Juan Galindo, utilizadas como caballerizas, una casa de 33 varas de frente y 10 de fondo, con piso alto y bajo, por la que se le consideran 44 reales; y otra casa, también con dos pisos y 17 varas de frente y 20 de fondo, incluyéndose su renta anual en la de dicho ingenio. Además, las tierras registradas del referido, tanto de secano, como de regadío, permanecen incultas y vinculadas al ingenio, situándose en la de regadío la alberquilla del ingenio de azúcar. En total, le

⁹⁴³ AHPGr, CE, RG Pataura, L 1475, f. 38r. A la pregunta trigésimo segunda donde se registraron los oficios del transporte junto con otros oficios liberales dijeron que no había ninguno de ellos en la población.

⁹⁴⁴ AHPGr, CE, RG Pataura, L 1475, ff. 62v-63r; 66v-67r.

⁹⁴⁵ AHPGr, CE, RP Pataura, L 1475, ff. 202r-208r.

⁹⁴⁶ Véase Margarita M. Birriel Salcedo, "La producción azucarera de la Andalucía mediterránea, 1500-1750", 125.

consideraron un producto de 3.069 reales, al que habría que restar los 588 reales y 9 maravedís que tenía de cargas.

Con estos datos podemos establecer que la cabaña de don Juan Galindo estaba establecida en Pataura y destinada a las actividades del ingenio de la localidad, ya fuese al traslado de la caña de azúcar de las tierras cercanas, ricas en este cultivo, al ingenio o a la leña necesaria para su funcionamiento. Además, podría dedicarse al transporte del azúcar a otras poblaciones. No podemos determinar el grado con el que se dedicaban a cada una de las actividades del ingenio. Contar con caballerizas aledañas al propio ingenio y una utilidad baja para un número tan elevado de bestias (2.200 reales), de tan sólo 38 reales y medio aproximados por el transporte con cada bestia, podría estar indicándonos que no se ocupaban del transporte del azúcar, sino que se centraban en el abasto y necesidades del ingenio. Teoría que también avala que ninguno de los vecinos de Pataura se registrara como cabañil o mayoral de dicha cabaña, por lo que posiblemente no funcionara con el orden jerárquico que conocemos de mayoral y algún cabañil, sino que estuviese a disposición de los empleados del ingenio.

MOTRIL

En Motril, las Respuestas Generales nos informan de más de 200 cabezas de ganado mular pertenecientes a cabaña, 60 de don Antonio Fonseca, 60 de don José Zarreta, 70 del licenciado don Francisco Ruiz, clérigo de menores, y 70 de don Rafael Luminati. Especifican que todas están empleadas en los ingenios de fabricar azúcar de la ciudad de Motril, donde había dos trapiches (el viejo y el nuevo) y dos ingenios (el viejo y el de la palma)⁹⁴⁷.

⁹⁴⁷ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Motril, L 293, f. 201v. Véase Birriel Salcedo, "La producción azucarera de la Andalucía mediterránea, 1500-1750", 129-131.

La cabaña de don Antonio de Fonseca, regidor de 32 años, podría ganar por el transporte con sus 60 cabezas de mulos romos 5.400 reales al año, el 28,5% de un producto total, que se le calculó en 16.752 reales y 28 maravedís. Además, entre sus propiedades se incluyen 6 casas, 11 tierras de plantío de caña que labra y el oficio de regidor perpetuo de la ciudad. Formaba un amplio hogar de 13 miembros con sus seis hijos menores y 6 criados. Nada conocemos de la dedicación de dicha cabaña, si a un ingenio u otro e, incluso, a varios; o si se especializó en leña, caña de azúcar o ambas⁹⁴⁸.

Por su parte, don José Zarreta, también regidor perpetuo, contaba con numerosas casas y una cuarta parte del trapiche viejo situado en las inmediaciones de la rambla de Capuchinos y la Calle Nueva, con una utilidad valorada en 4.950 reales de vellón al año. A este producto había que incorporar numerosas casas, tierras de riego, plantadas de caña dulce, y ganado, alcanzando un producto total de 15.096 reales y 8 maravedís, de los que correspondían a la cabaña de 60 mulos, que se ocupaban en uno de los ingenios de la ciudad, sin especificar cuál, y a 40 cabezas de cerda (6.652 reales). Con 40 años, estaba casado con doña María Ruiz de Castro de 28 años y componía su hogar con 6 hijos menores y cuatro criados⁹⁴⁹. Compartía en propiedad dicho trapiche viejo con Rafael Luminati de 24 años, que poseía otra cuarta parte, los herederos de don Gregorio Ruiz y los de don José Ruiz de Castro. El mencionado Rafael Luminati, también regidor de Motril, era otro de los propietarios de cabaña, con 78 cabezas de ganado mular destinados al trabajo en dicho trapiche. Le consideraron por la cabaña 7.020 reales y por la parte del trapiche 1.237 reales y medio, sumando un producto total de 8.257 reales y medio. Su hogar lo formaba con doña María Josefa de Castro, su mujer, y dos criados, Juan Bermejo,

⁹⁴⁸ AHPGr, CE, RP Motril, L 1425, ff. 26v; 489r-492r.

⁹⁴⁹ AHPGr, CE, RP Motril, L 1425, ff. 25v; 472r-277v.

de 12 años, y Julia Rodríguez de 26⁹⁵⁰. Este Luminati posiblemente fuese descendiente de la familia genovesa de los Luminati, asentados entre Motril y Adra⁹⁵¹.

Otra de las cabañas se registra en el estado eclesiástico, donde don Francisco Ruiz de Castro, clérigo de menores de 40 años, cuenta con 70 mulos de cabaña, a la que le regulan 6.300 reales. Además, tiene una tierra de riego plantada de caña de azúcar dulce (720 reales) y el personal del criado (540 reales), sumando un producto total de 7.560 reales de vellón. En este caso el Catastro nos indica que asistiría a los ingenios, sin especificar cuáles ni cómo. Convive con dos agregados domésticos, Juan Antonio de Castro, su sirviente de 34 años, y Francisco de la Cruz, también sirviente de 7 años⁹⁵².

Como podemos ver, los propietarios de cabaña se implican en la producción o comercio de azúcar, estando directamente relacionada esta tipología de transporte con la propia industria.

ADRA

En la villa de Adra, partido de las Alpujarras, además de la decena de arrieros ya referidos en capítulos anteriores, la respuesta a la vigésima pregunta del Interrogatorio nos indica la presencia de una cabaña de mulos de 130 cabezas, propiedad de doña María Teresa Gnecco, por la que «en el tráfico de dicha cabaña» podría obtener de utilidad 3.000 reales. Queda aclarado que estamos ante una cabaña de transporte⁹⁵³.

El Estado Local de la Letra F registra 540 reales de producto a un mayoral de cabaña, sin que aparezca ningún campo referido a dicha cabaña. Por tanto, se registra un oficio de la cabaña, pero no la cabaña ni a los cabañiles. Respecto del ganado, en el Estado

⁹⁵⁰ AHPGr, CE, RP Motril, L 1425, ff. 5v; 234r-v.

⁹⁵¹ Véase Valeriano Sánchez Ramos, "La colonia genovesa de Adra (s. XVI-XVIII)", *Boletín del Instituto de Estudios Almerienses*, nº. 13 (1994):189.

⁹⁵² AHPGr, CE, RP Motril L 1424, ff. 5v; 56r.

⁹⁵³ AHPGr, CE, RG Adra, L 947, ff. 128v-129r.

Local de la Letra H no se registra ningún campo específico de ganado de cabaña, por lo que estará inserto en el de mular⁹⁵⁴.

La cabaña registrada en la localidad de Adra correspondía a una de las jefas de hogar más poderosas de la costa granadina, doña María Teresa Gnecco, que había enviudado de su tío, don José María Gnecco. Procedente de la poderosa familia genovesa de los Gnecco, doña María Teresa amasó una gran fortuna en Adra y en localidades cercanas, donde su influencia en los concejos fue notable⁹⁵⁵.

Adra era la localidad con producción azucarera más oriental del reino de Granada⁹⁵⁶. El Catastro registra un ingenio propiedad del marqués de Caizedo. Lo tenía arrendado la misma propietaria de la cabaña, doña María Teresa Gnecco. Le quedaría de utilidad, una vez pagados el arrendamiento y a los operarios, 14.000 reales de vellón por las 470 tareas que muele. Una de las actividades que controlaba la familia Gnecco era la de la exportación del azúcar a Italia⁹⁵⁷.

En cuanto al transporte de cabaña, doña María Teresa de Gnecco, además de contar con una cabaña de 120 cabezas de ganado mular, también contaba con 44 mulos de carga y labor, 12 jumentos y 6 bueyes que, además de servir para el arado, también lo hacían para tirar de la carreta. A todo ello se sumaban 16 trabajadores del ingenio cuya actividad durante la temporada sería la arriería de la caña y la leña⁹⁵⁸.

Como hemos dicho, doña María Teresa Gnecco era una poderosa jefa de hogar. Viuda labradora con 37 años, formaba un hogar con sus cinco hijos entre 1-10 años (2 varones y 3 mujeres); su hermano de 20 años y sus diez criados (5 varones y 5 mujeres). Ascende el tamaño del hogar a 17, cifra poco habitual en el reino de Granada y aún menos

⁹⁵⁴ AHPGr, CE, RG Adra, L 947, ff. 160v-161r; 164v-165r.

⁹⁵⁵ Sánchez Ramos, "La colonia genovesa de Adra (s. XVI-XVIII)", 193-194.

⁹⁵⁶ Véase Birriel Salcedo, *La producción azucarera de la Andalucía mediterránea, 1500-1750*, 131-132.

⁹⁵⁷ Donato Gómez Díaz, "Tendencias económicas y empresariales de la producción azucarera en la provincia de Almería, siglos XVI-XX", *Paralelo 37*, nº. 14-15 (1991-1992): 69-92.

⁹⁵⁸ AHPGr, CE, RG Adra, L 947, f. 123r-v.

en el medio rural. De hecho, de 41 criados que se contabilizan como tal el vecindario secular, el 12,2% componen este hogar. En cuanto a las criadas, son 35, perteneciendo a este hogar el 14,3%. El Catastro de Ensenada le calcula 41.343 reales y 28 maravedís, de los que habría que descontar las cargas que paga (193 reales y 8 maravedís). Cuenta con una amplia propiedad inmobiliaria en Adra con 32 casas (algunas de ellas son cuartos bajos), 2 cortijos y 1 molino de pan, que muele con una piedra y con el agua del río de la villa. Sus propiedades indican una gestión viva del patrimonio, pues posee una casa extramuros, que se está «rematando» para mesón, compuesta de una cuadra baja y alta, con 30 varas de frente y 8 de fondo, lindando con el camino real y la muralla y pudiendo ganar 200 reales. Nos interesa la casa que posee en el barrio nuevo con diez cuartos bajos y seis altos, con su cerca, bodega y cuatro corrales. Con 81 varas de frente, es la casa que utiliza como vivienda y, si la arrendara, podría ganar hasta 1.100 reales de vellón anuales. La suma de todas las utilidades de las casas es de 40.329 reales. Además, posee tierras de plantíos de caña dulce (8.200 reales), tierras de regadío (848,5 reales) y de secano (274 reales y 8 maravedís). También cuenta con diferentes árboles de morera al vuelo en tierras ajenas (306 reales). Y numeroso ganado, entre el que se encuentra la cabaña de 120 cabezas mulares (3.000 reales), 44 mulos de carga y labor (792 reales), 12 jumentos (113 reales), 6 bueyes de arado y carreta (120 reales); 250 ovejas de vientre y 30 carneros (840 reales) y 50 corderos y corderas de cría. Además, como ya se ha dicho, ganará 14.000 reales como arrendadora del ingenio, una vez descontados los gastos y 1.000 más por el empleo de forma de azúcar. También percibe de don Francisco Segado 390 reales por un censo⁹⁵⁹.

Estamos ante una labradora con un gran poder de gestión de la propiedad y la industria que cuenta con numerosos recursos humanos entre criados, criadas, jornaleros y los trabajadores del ingenio.

La cabaña sería conducida por un mayoral, en este caso, el único que hay en la villa es Bernardo Martínez de 35 años, que forma un hogar extenso con su mujer, Teresa

⁹⁵⁹ AHPA, CE, RP Adra, L 43575, s/f.

Espinosa, también de 35 años, tres hijos menores (Francisco, María y Fernando) y Silvestra Pardo, su madre de 70 años⁹⁶⁰.

7.2.2. Cabañas y Cabañiles: Dalías y la ciudad de Granada

En este apartado estudiaremos las cabañas no vinculadas explícitamente a una industria, como en los casos de la villa de Dalías y la ciudad de Granada. Asimismo, la documentación de estas dos localidades nos informa sobre la presencia de cabañiles, es decir, los sujetos que ejercían esta actividad, posiblemente en las cabañas de Granada, lo que implicarían dinámicas sociales en ausencia de los maridos⁹⁶¹.

DALÍAS

En Dalías, también en las Alpujarras, se registra una cabaña que pasta en este término, compuesta por 20 mulos, propiedad de María López, viuda de Juan Rubio⁹⁶². Forma su hogar junto a sus tres hijos, José López, de 32 años; Juan, de 26 y Gabriel, de 20. Al contrario que en Adra, el perfil de esta jefa de hogar, propietaria de cabaña, es más

⁹⁶⁰ AHPA, CE, RP Adra, L 43575, s/f.

⁹⁶¹ Véase de Francisco García González (coord.), *Vivir en soledad. viudedad, soltería y abandono en el mundo rural (España y América Latina, siglos XVI-XXI)* (Madrid: Editores: Iberoamericana / Vervuert, 2020); y “Mujeres al frente de sus hogares. Soledad y mundo rural en la España interior del Antiguo Régimen”, *Revista de historiografía (RevHisto)*, nº 26 (2017): 19-46. Véase también el capítulo IV. Mujeres frente a la ausencia, en Ofelia Rey Castelao, *El vuelo corto. Mujeres y migraciones en la Edad Moderna* (Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela, editora académica, 2021), 279-402.

⁹⁶² AHPGr, CE, RG Dalías, L 1199, f. 51r.

corriente. Posee una casa, una pieza de tierra de viña, un cerdo y los veinte mulos de cabaña. Además, se le regula el personal de sus tres hijos, sumando todo ello 1354,5 reales de vellón.

Es en la respuesta a la pregunta trigésimo segunda donde nos informan de que «hay en esta villa diferentes vecinos que se ocupan en el ejercicio de cabañiles en Cabañas de la ciudad de Granada y otras partes, de los que no sabemos porque lo más del tiempo están fuera de la villa, y se les regula de utilidad a los que fuesen de este ejercicio a doscientos reales a cada uno»⁹⁶³. El Estado Local de la Letra F de Dalías cuenta con un campo donde se regula un producto de 2.200 reales bajo la categoría cabañiles, por lo que habría 11 cabañiles en sus 1.177 hogares⁹⁶⁴.

Identificar a los cabañiles en el libro de los Cabezas de Casa no ha sido tarea fácil, pues se anotan como cabañil, jornalero, jornalero y cabañil o mayoral y, al cruzar los datos con el libro de lo Real, de nuevo, cambian de registro. Valgan estos ejemplos de muestra: Baltasar García, mayoral de 50 años; Diego Criado, cabañil y jornalero de 30 años; o Salvador Barroso, cabañil. Se debe a la línea tan delgada que separa en esta villa ser jornalero de cabañil. De hecho, en el Libro de lo Real aparecen ejemplos de sujetos que fueron registrados como jornaleros, a los que se les calculó por su actividad como cabañiles, como Francisco Gutiérrez Villegas, jornalero, al que, por su casa, sus dos tierras de viña y su oficio de cabañil, se le calculó un producto total de 429 reales y 22 maravedís⁹⁶⁵.

Aunque al dividir los 2.200 reales, que se calcularon para el total de los cabañiles de la villa de Dalías, a 200 reales por cabeza, el resultado sea de 11 cabañiles, en un primer muestreo de los datos del Libro de lo Real, hemos obtenido hasta 14 sujetos a los que se les calcula utilidad por su actividad como cabañiles. Nos hemos aproximado a la riqueza de sus

⁹⁶³ AHPGr, CE, RG Dalías, L 1199, f. 57v.

⁹⁶⁴ AHPGr, CE, RG Dalías, L 1199, f.115v-116r.

⁹⁶⁵ AHPA, CE, RP Dalías, L 43623; L 43624; L 43625.

hogares a través del producto total, comprobando que los cálculos son extremadamente bajos. Se les consideró un personal de 360 reales, ya se registrarán como cabañiles, jornaleros, o mayores. Sumando las casas (1 de media por cabañil) y los pocos que poseían tierras o alguna bestia, comprobamos en el perfil de los cabañiles los escasos recursos con los que cuentan. A excepción de José Rubí, mayor de cabaña, que suma 912 reales, los demás no alcanzarán los 550 reales, contando algunos, como Salvador Barroso, únicamente con su personal (360 reales) y 1 casa (10 reales), que sumaban un producto total de 370 reales. No vamos a presentar en este momento una media pues los datos parten de un muestreo de 14 registros de cabañiles, tres más de los estimados en un principio.

Además, pese a que las Respuestas Generales afirman que no hay arrieros que trafiquen con recuas, encontramos algunos individuos, como Luis Caparrós o Juan García Paterna, que se registran como arrieros, aunque el producto será de 200 reales, al igual que los cabañiles, por lo que no podemos determinar con claridad si la actividad que realizaban difería de la de un cabañil, aunque éstos sí poseen una bestia para el transporte, mientras que hay algunos cabañiles que no.

GRANADA

Las Respuestas Generales de la ciudad de Granada nos informan, bajo el título de cabañas y jabardillos, de que en Granada hay diversos vecinos, que tienen cabañas y jabardillos de ganado mular y asnal para el acarreo y conducción de todo género de granos y semillas, cuyos anuales productos ascienden a 244.275 reales, cifra que se registró en el Estado Local de la Letra F⁹⁶⁶. En concreto, en la pregunta vigésima del Interrogatorio de la Letra A se

⁹⁶⁶ AMGr, CE, RG Granada, L 508, ff. 1080v-1081r; 1108v-1109r.

contabilizan 19 propietarios de cabaña con 1.571 bestias que podrían producir, unos 180 reales por cabeza, cifra que sería reducida para su inclusión en el Estado Local⁹⁶⁷. Este ganado pastaría durante el invierno en la costa, el Cabo de Gata y Sierra de Gádor.

Tabla 7.2. Las Cabañas de la ciudad de Granada (s. XVIII)

Propietario de Cabaña	Número de bestias	Producto (reales de vellón)
Andrés Mellado	10	1.800
María Ramírez de los Hoyos	41	7.380
Don Manuel López	60	10.800
Isabel Fernández	64	11.520
Don Alfonso Gutiérrez	66	11.880
Don Bartolomé Rodríguez de Quiñones	69	12.420
Francisco Martínez	76	13.680
Don Diego de Alfaro	80	14.400
Juan Secano	80	14.400
Francisco Gutiérrez	80	14.400
Don Leonardo López Ballesteros	85	15.300
Princesa de Sclastillí	90	16.200
Esteban Rodríguez	100	18.000
Don Pedro Cotilla	100	18.000
Marqués de Lugros	108	19.440
Doña Antonia Cubero	110	19.800
Don Manuel de Blanca	116	20.880
Pascual Sánchez	116	20.880
Don Francisco Barba	120	21.600
TOTAL: 19	1.571	282.780

Fuente: AGS, DGR 1º Remesa, CE, RG Granada, L 289, 112r-115r

⁹⁶⁷ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Granada, L 289, 112r-115r.

Por tanto, en la ciudad de Granada se registran 19 cabañas del transporte, que son las que Ringrose denominó erróneamente *cabañiles* y que otros autores, como Uriol Salcedo, utilizaron, aunque cambiando número de individuos por número de empresas, más acertado para estas 19 cabañas de mulos⁹⁶⁸. Sus perfiles, aunque diversos, cuentan con nobles, como la princesa de Sclastillí y el marqués de Lugros y con diversos dones.

El Libro del Personal Cualificado de la capital del reino de Granada registra el personal de 14 cabañiles, al que se suma el hijo del mayoral Francisco Muñoz Martínez, por lo que tendremos 15 cabañiles en la ciudad de Granada⁹⁶⁹. Se les calculó un personal por su actividad como cabañiles de 540 reales por 180 días de trabajo, con la excepción de Miguel de Frías, mayoral de la cabaña de don Manuel de Blancas, al que se le calculó a razón de 50 reales al mes, sumando 600 reales al año. Al mismo tiempo de conducir las cabañas de un tercero, también podrían añadir a la misma sus propias bestias, ya fuesen mayores o menores, por lo que se les reguló esta utilidad, esta vez aplicada en el ramo de lo industrial. Agregaron dichas cabañas un total de 172 bestias mayores y 79 menores, por lo que podrían ganar 25.350 reales, aunque lo hicieron de forma desigual. El 26,7% no agregó ninguna bestia y el 40% agregó entre 1 y 10 bestias. Entre 11 y 19, el 13,3%; y más de 20, Salvador de Iniesta con 22 menores y Juan Gómez con 61 asnales y 14 mulares, un número mucho más elevado que el de la mayoría de los arrieros del Reino y el de los cabañiles que vimos en la villa Dalías. Este nivel documental no nos aporta una información estandarizada de los propietarios de las cabañas, apuntando solamente a los que prestan servicio en las Cabañas de don Pedro Cotilla, Juan Secano y don Manuel de Blancas.

⁹⁶⁸ Ringrose, *Los transportes y el estancamiento de España (1750-1850)*, 76; José I. Uriol Salcedo, *Historia de los Caminos de España* (Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1990), 397.

⁹⁶⁹ AHPGr, CE, RP, LPC 1270, ff. 196r-201r.

Tabla 7.2. Los cabañiles de la Ciudad de Granada (s. XVIII)

Cabañil	Días que transporta al año	Utilidad Personal (reales de vellón)	Bestias propias que agrega a la Cabaña	Propiedad Cabaña	Utilidad (Industrial transporte)	TOTAL (reales de vellón)
Andrés Guirado	180	540				540
Francisco Muñoz Martínez (mayoral)	180	540				540
Antonio Muñoz (hijo del anterior)	180	540				540
Miguel de Frías (mayoral)	365	600		Don Manuel de Blancas		600
Luis de Mondéjar	180	540	1 mayor		150	690
Francisco Cazorla	180	540	5 mulares		750	1.290
Francisco Gabriel Casa	180	540	6 mulares	Don Pedro Cotilla	900	1.440
José Pérez	180	540	8 asnal		1.200	1.740
Francisco Hernández	180	540	9 menores	Juan Secano	1.350	1.890
José Martínez	180	540	9 mulares		1.350	1.890
José Grande	180	540	11 menores y 1 mayor		1.800	2.340
Pascual Pardo	180	540	4 mayores y 15 menores		2.850	3.390
Salvador de Iniesta	180	540	22 menores		3.750	4.290
Juan Gómez	180	540	61 mular y 14 asnal		11.250	11.790
TOTAL		7.620	172 mayores y 79 menores		25.350	32.970

Fuente: AHPGr, CE, LPC 1270, ff. 198r-201r. Elaboración Propia.

El Libro de los Cabezas de Casa registró un número mayor de cabañiles y mayores, cuyos cálculos nos muestran una media de edad en torno a los 40 años, que iría desde Valentín Moreno, cabañil de 21 años, que formaba el hogar con Bárbara de Rojas, su mujer de 23⁹⁷⁰, a los 70 años de Francisco Muñoz Martínez, mayoral de cabaña, que forma su hogar junto a su mujer, Francisca Mercader de 62 años, su hijo mayor, Antonio, también cabañil de 30 años, su hija Polonia de 25 y su nieta, María Palacio de 9 años⁹⁷¹. El 82% de los hogares son nucleares, con excepciones como el de Antonio Muñoz, cabañil de 55 años, que convive con su mujer, Juana Sánchez de 44 años, sus tres hijos menores, su hija Francisca, viuda de 22 años y su suegra, Josefa del Olmo, de 57 años⁹⁷²; o José Martínez, cabañil de 50 años, que forma su hogar con su mujer, Isabel Dona, de 23 años, su hijo José, también cabañil de 19 años, tres hijas menores y su suegra, Ángela Montero de 60 años. Además, con la observación de sus hogares, podemos constatar que los hijos mayores de 18 años se dedican también a la actividad del transporte con bestias en calidad de cabañiles. Asimismo, hay dos jefas de hogar femenino, María Fernández, viuda pobre de 60 años, que tiene un hijo de 24, cabañil⁹⁷³; y María Fernández, también viuda pobre de 56 años, cuyo hijo José es cabañil⁹⁷⁴.

⁹⁷⁰ AHPGr, CE, RP Granada, L 1258, f. 317r.

⁹⁷¹ AHPGr, CE, RP Granada, L 1258, f. 190r.

⁹⁷² AHPGr, CE, RP Granada, L 1258, f. 302v.

⁹⁷³ AHPGr, CE, RP Granada, L 1258, f. 454r.

⁹⁷⁴ AHPGr, CE, RP Granada, L 1258, f. 438r.

7.3. Cabañas y Cabañiles. Entre el industrial y el personal

Terminamos esta primera incursión en las cabañas y los cabañiles del reino de Granada con el objetivo cumplido, pues se han dado respuesta a las preguntas que pensamos importantes para comprender el transporte en el reino de Granada:

- La denominación de *cabaña*, utilizada para el transporte, se circunscribe a la ciudad de Granada y a las zonas costeras del reino de Granada. No obstante, es una de las cuestiones que explicitó la Instrucción para catastrar las localidades de la Corona de Castilla, excepto Canarias, Provincias Vascas y Reino Foral de Navarra, que poseían fiscalidad propia, al igual que la Corona de Aragón. En concreto, la pregunta vigésima solicitaba información sobre las cabañas y yegudas, dónde pastan, el número de cabezas y el nombre de su dueño. Y, aunque no lo especifica, en el caso del reino de Granada corresponde a las cabañas de caballerías para el transporte.

- Aunque la tradición historiográfica ha hecho coincidir el transporte con *cabaña* a la larga distancia y el abastecimiento de ciudades de grano, se ha demostrado su implicación en la producción azucarera de la costa granadina. Se ha prestado poca atención a cómo se utiliza la terminología, asemejando cabañiles y propietarios de *cabaña*, aunque ha quedado evidenciada que cada uno tiene un rol y un perfil diferente.

En este contexto, vamos a sintetizar algunas cuestiones sobre el industrial regulado a las cabañas. Al igual que en la arriería, no se ha podido probar que éste responda a un criterio previamente establecido. Salvo la excepción de la ciudad de Granada, donde se establecen 180 reales aproximadamente por cabeza de ganado, en las demás no podemos determinarlo. Es más, las propias categorías del Catastro pueden llevarnos a análisis erróneos. Las cabañas formaban parte del ramo industrial, por lo que debieron registrarse en los Estados Locales de la letra F, pues su actividad era el transporte y como tal se les reguló el producto. Sólo lo hizo en Dalías y Granada. El Estado Local de la letra F de Dalías presenta el problema de que lo categorizó bajo el término *cabañiles*, cuando realmente está

regulando a la cabaña de María López 2.600 reales y no a los cabañiles de la localidad, que, en todo caso, debería incluir en el ramo de lo personal. Respecto de Granada, lo categorizó bajo el término *cabañas*, correctamente utilizado para referirse a las cabañas. El producto regulado por el transporte ascendería a 244.275 reales de vellón. Por otro lado, en contra de lo que defendemos, la localidad de Pataura registró la cabaña en el Estado Local de la Letra F, regulándole los 2.200 reales de industrial.

El total de producto regulado según las Respuestas Generales asciende a 317.182 reales de vellón. Entre las 26 cabañas analizadas el promedio sería de 12.199 reales, correspondiendo los productos más altos a las cabañas de la ciudad de Granada. Esto se debe al cálculo anual por bestia de 180 reales, mientras que, en otras localidades, fue inferior, como en Dalías (110 reales); en Motril, con una media rondando a los 100 reales; en Pataura, 31 reales y en Adra, 23 reales por bestia y año. Se observa que en las cabañas de la industria el producto calculado fue mucho menor que en las dedicadas al transporte de granos y otros productos. Lo que podrá explicarse por la diferente consideración entre lo rural y lo urbano, pues las mayores utilidades se registraron en la ciudad.

A los cabañiles se les reguló un producto similar al jornal (360 reales), algo más elevado en el caso de Granada (540 reales) por el transporte durante 180 días. En la ciudad habría que sumar el industrial de las bestias propias que agregaban a la cabaña. Así, por ejemplo, al mencionado Valentín Moreno le consideraron 540 reales anuales en el ramo personal, más 300 reales por dos caballerías mayores, que tenía agregadas a una cabaña⁹⁷⁵. Sin embargo, este transporte pasó a los Estados Locales de la Letra G en otras categorías, pensamos que la de jornaleros.

Volveremos sobre los cabañiles para profundizar en otros aspectos a través del análisis de la conflictividad, pues formaron parte de la Real Cabaña de Carreteros,

⁹⁷⁵ AMGr, CE, RP Granada, L 521, ff. 557r-v.

Cabañiles, Jabarderos y Trajineros del reino de Granada, contando con los mismos privilegios de los carreteros durante Edad Moderna.

CAPÍTULO 8

TIPOS Y LÉXICO DEL TRANSPORTE CON RUEDAS

El lenguaje es un mecanismo vivo de comunicación que se adapta al territorio y a la vida de la gente que lo utiliza, incluso es capaz de definirla. La documentación catastral y judicial contiene diferentes registros que hacen alusión al transporte, a los transportistas, a los constructores-reparadores de vehículos y a los propietarios y alquiladores de vehículos con ruedas, a los que se les calcula una utilidad en el ramo industrial o el ramo del personal. Por otra parte, haciendo valer sus privilegios, acudirán a la justicia privativa de la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros. De ahí que sea ineludible realizar un recorrido por algunos de los términos empleados en la documentación del reino de Granada para referirse al transporte con ruedas e indagar en un campo léxico que, en algún momento de la historia, constituyó una parte esencial en la circulación de personas, mercancías e ideas. No obstante, enfocaremos nuestra mirada en los vehículos del transporte de mercancías, aunque apuntemos algunas cuestiones sobre las calesas y los coches.

En el reino de Granada se registran diferentes transportistas con vehículos de ruedas, cuya voz genérica podría ser *carro*, en su acepción más estricta, «máquina de madera que sirve para llevar cargas»⁹⁷⁶. Por tanto, nos estamos refiriendo a toda máquina con ruedas, tirada por bestias o bueyes, para transportar mercancías, aunque también pudiese llevar personas. Este término no experimentó cambios a lo largo de la centuria,

⁹⁷⁶ RAE A 1729, p. 198,2.

pero sí matices, como el que apunta Esteban de Terreros y Pando sobre la carga, manifestando que «sirve para conducir y acarrear cosas de mucho peso»⁹⁷⁷. Santos Madrazo insiste en la amplitud del término, aunque concreta su uso a las mercancías: «el término es tan confuso que las fuentes suelen tomar genéricamente por carro a cualquier vehículo del transporte de mercancías»⁹⁷⁸.

No hemos encontrado dificultades para conocer la tecnología básica de los vehículos con ruedas registrados en el reino de Granada, cuya clasificación podemos resumir en carros, carretas, calesas y coches. Los dos primeros se dedicaron a las mercancías y los dos últimos, para las personas. Sin embargo, no podemos determinar si poseían algunas características diferenciadoras que los distinguieran de los empleados en otros territorios. Las fuentes nos hacen pensar que no, pues en ningún momento se refieren a ello. Por el contrario, la denominación de los oficios sí plantea problemas. Si bien los términos *calesero* o *cochero* no suscitan dudas, las semejanzas y diferencias entre el léxico de la carretería resultan difíciles de delimitar, encontrando los términos *bolichero*, *bolichero de carretas*, *cosario de carretas* o, simplemente, *carretero*, aunque con este último la documentación se pueda referir al propietario, al conductor o al carpintero que las construye.

Por tanto, en este capítulo indagaremos en el léxico del transporte con ruedas en el reino de Granada, efectuando un recorrido por la terminología empleada para referirse al universo carretero. Seguidamente, apuntaremos algunas ideas sobre otros tipos de transporte con ruedas que se registraron en el Catastro de Ensenada.

8.1. Los carreteros: bolicheros, cosarios y carpinteros

⁹⁷⁷ TER M 1786, p. 368,2.

⁹⁷⁸ Santos Madrazo Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850, vol. 2. El Tráfico y los Servicios* (Madrid: Turner, 1984), 396.

Desde la invención de la rueda, la carreta siempre ha acompañado al ser humano, pero con el paso del tiempo sus funciones han ido quedando sumidas en el inconsciente colectivo, perdiendo protagonismo sus necesidades (camino de ruedas, animal de tiro, conductor) en favor de otros valores imaginarios, potenciados por la literatura, la iconografía o el cine, debido a lo atrayente del medio, pese a que los propios viajeros del siglo XVIII se quejaron reiteradamente sobre los límites de su uso en la geografía peninsular⁹⁷⁹.

La historiografía ha distinguido entre dos tipos de carretas, la *churra* o de labranza y la de «puerto a puerto», para el transporte⁹⁸⁰. Además, contamos con las carretas tiradas por ganado equino, aunque éstas no quedaron registradas en nuestra documentación porque no constituyeron un medio de transporte profesional consolidado en el Reino. Tampoco la geografía favoreció su uso entre los pagos y caminos de los pueblos, resultando más útiles el jumento y el mulo para este acarreo. Pedro Gil Abad apunta las diferencias en las ruedas, pues la carreta de «puerto a puerto» disponía de ruedas más pequeñas, anchas y pesadas para afrontar las rutas más largas, mientras las ruedas de la *churra* eran más estrechas, de radios mayores y menos pesadas⁹⁸¹. Sin embargo, en el reino de Granada no parece que hubiese esta distinción, pues nuestra documentación sólo inscribe carretas del transporte. Tampoco encontramos una preocupación por las carretas tiradas por bestias, sin que hayamos registrado alguna, pues éstas no estaban destinadas al transporte profesional.

⁹⁷⁹ Rocío Plaza Orellana, *Los caminos de Andalucía. Memorias de los viajeros del siglo XVIII* (Sevilla: Universidad de Sevilla, 2008), 35-42. José Luis Mingote Calderón, "Iconografía y técnicas agrícolas carreteras y carros en España", *Anales del Museo Nacional de Antropología*, nº 9 (2002): 127-170.

⁹⁸⁰ Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850, vol. 2. El Tráfico y los Servicios*, 397; Concepción Camarero Bullón, *Burgos y el Catastro de Ensenada* (Burgos: Caja de Burgos), 1989, 287.

⁹⁸¹ Pedro Gil Abad, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria* (Burgos: Diputación de Burgos, 1983), 138.

Autoridades describe la carreta en 1726 como

Género de carro largo, angosto, y más bajo cuyo plano es formado de tres o cinco maderos separados entre sí, y el de en medio más largo, que sirve de lanza donde se uncen los bueyes, que es con lo que se tira. No tiene más de dos ruedas, y estas sin herrar, porque en lugar de llantas, llevan otras segundas pinas de madera. A los dos planos menores del plano se hacen unos agujeros, donde puestas unas estacas afinan la carga. Viene del nombre carro⁹⁸².

Nos interesa la definición que aporta Esteban de Terreros y Pando sobre el carácter diverso de esta tipología de vehículo, cuyas «especies y hechuras de carretas son muchas, ya calzadas, ya herradas, ya de ruedas muy altas, ya más bajas, ya de dos, y ya de cuatro»⁹⁸³. Las predominantes en el reino de Granada serían similares a la carreta serrana descrita por Gil Abad⁹⁸⁴, sin que hayamos podido determinar los materiales de construcción y alguna característica propia. Llama la atención el papel de continuidad de este vehículo, que experimenta pocos cambios, lentos e infrecuentes a lo largo del tiempo, diferenciándose

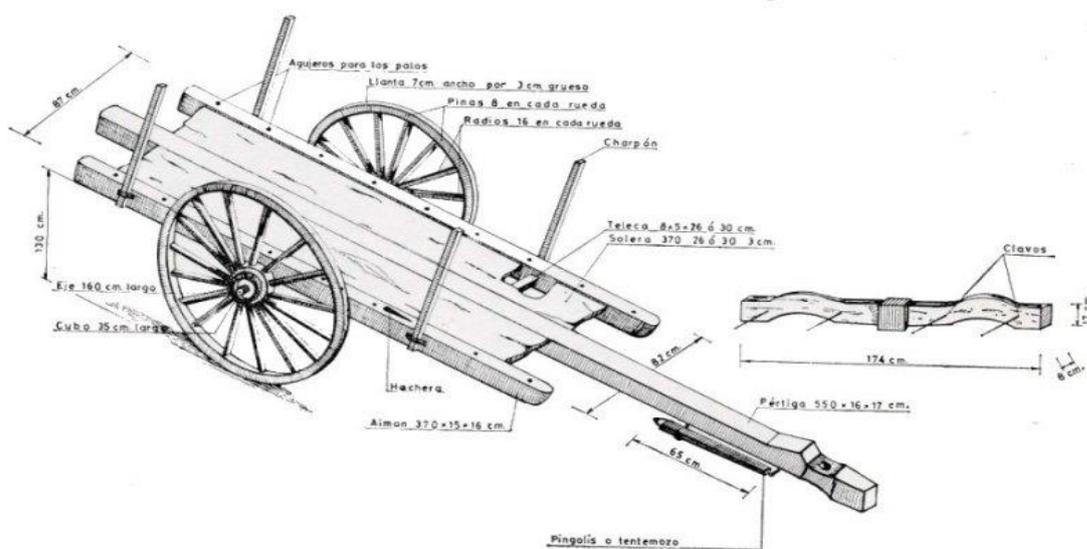
⁹⁸² RAE A 1729, p. 195,1.

⁹⁸³ TER M 1786, p. 367,1.

⁹⁸⁴ «Está formada por una plataforma con tres piezas gruesas de madera dura, especial, dos laterales llamadas “aimones”, de olmo, y una central “pértiga” de olmo o de pino de buena calidad. Las tres unidas entre sí por una serie de palos llamados “teleras” de roble en número de siete. Encima de las teleras llevaban unas tablas llamadas “soleras”. En los aimones hay unos agujeros, “bujeros”, donde se colocan los “palos” y los “charpones”, más gruesos que los palos para cargas más pesadas. Junto a uno de los aimones se coloca “el hacho” en “el hachero”. En determinadas cargas utilizaban unos soportes laterales “tableros” para mejor sujetar dichas cargas. De una a otra rueda iba, por la parte trasera, un palo que al ser accionado con una soga, presionaba sobre las ruedas y hacía de freno. Posteriormente se clavó una goma maciza al palo y el freno era más efectivo en especial para cargas pesadas. Cuando el carro estaba cargado y sin yunta, la pértiga se apoyaba en un palo redondo, clavado al efecto debajo de la misma, llamado “pingotís” o “tentemozo” con una altura de unos 0,65 metros. Con la carreta eran imprescindibles “el estrinque”, cadena gruesa de hierro que se llevaba normalmente en uno de los charpones; “la barra”, también de hierro para mover piezas pesadas y “el garrote”, palo largo y fuerte utilizado para asegurar la carga con las sogas, estrinque, cadena y atarres al efecto.». En Gil Abad, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria*, 138-140.

mínimamente el carro de transporte romano del de la Edad Media, donde, pese a la diversidad en lo largo, alto o bajo, la rueda llena o de radio, la técnica constructiva de la carreta sufrió escasas transformaciones.

Figura 8.1. Partes de la carreta



Fuente: Gil Abad, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros*.
Burgos-Soria, 137.

La capacidad y peso que podían soportar era mayor que los lomos de los mulos y jumentos, pudiendo cargar entre 10 y 14 fanegas y media (3 fanegas por buey que componía una carreta), lo que corresponde a 1.150-1.700 kg⁹⁸⁵. No obstante, las cargas serían menores, como apunta Santos Madrazo, estimando una media de 690 kg⁹⁸⁶. Se ha venido repitiendo que la carreta era utilizada para transportar mercancías a largas distancias y más pesadas⁹⁸⁷. Sin embargo, no es el caso del reino de Granada, donde tenemos registrados portes desde Pinos Puente a la ciudad de Granada cargados de melones

⁹⁸⁵ Gil Abad, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros* Burgos-Soria, 142.

⁹⁸⁶ Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850, vol. 2. El Tráfico y los Servicios*, 397.

⁹⁸⁷ Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850, vol. 2. El Tráfico y los Servicios*, 397; Gil Abad, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros* Burgos-Soria, 141.

o los característicos traslados de madera desde los bosques de Castril a la ciudad de Granada⁹⁸⁸.

El Catastro de Ensenada registró a los propietarios de carretas como *carreteros*, *bolicheros*, *bolicheros de carretas* y *cosarios de carretas*.

El término *carretero* hace referencia, como ya hemos mencionado, tanto al que guía la carreta como al que la construye. *Autoridades* define la voz “carretero” como «el que hace carros y carretas, y los compone; y también el que guía y gobierna las mulas y bueyes que lo tiran»⁹⁸⁹. Coincide Terreros y Pando en las dos actividades: «el que lleva algún carro o carreta» y «el carpintero que hace carros, carretas, carretones, etc.»⁹⁹⁰. De igual forma, el Catastro registró a transportistas y constructores-carpinteros de carretas, pudiéndose conocer su dedicación gracias a que a los primeros se les consideró industrial por su transporte y, a los segundos, personal por su trabajo. Además, aparecen en preguntas diferentes del Interrogatorio General de la Letra A: los transportistas en la trigésimo segunda y los artesanos en la trigésimo tercera. Entre estos carpinteros encontramos, en algunas ocasiones, la segregación gremial propia de la época: maestros, oficiales y aprendices. Es el caso de los tres maestros carreteros de la villa de Albolote. A Juan de Sotos, maestro carretero, le regulaban 6 reales diarios por su oficio y por la madera que compraba para el mismo. Tenía un oficial a su cargo, Diego de Sotos, al que le consideraron por su trabajo 3 reales diarios. Los otros maestros, a 4 reales diarios, eran José de Sotos y Luis García⁹⁹¹. Respecto a los carreteros del transporte, pocos son los

⁹⁸⁸ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 48, 7f, s/f. *Causa escrita por querella dada por Alonso Rodríguez Castro y consortes, carreteros, contra un soldado miliciano sobre haber querido que le diese violentamente unos melones de las carretas que traían cargadas para esta ciudad sobre lo que hubo cuestión y resultó detenido José de Alonso Carretero y dicho soldado (1769).*

ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14315, pieza 19. *Autos hechos a pedimento de don Francisco Pérez contra diferentes carreteros para que le traigan cargas de madera (1762).*

⁹⁸⁹ RAE A 1729, p. 196,2.

⁹⁹⁰ TER M 1786, pp. 367,2-368,1.

⁹⁹¹ AGS, DGR, 1ª Remesa, L 276, f. 397v.

ejemplos registrados como *carreteros* en el Catastro, lo hicieron como *bolicheros* y *cosarios de carretas*, salvo excepciones, como en Cúllar Baza, donde quedan anotados «tres carreteros»⁹⁹².

Profundicemos en los carreteros-carpinteros. Para el sureste peninsular contamos con diferente documentación de las ciudades sobre los exámenes para el oficio. Un ejemplo de este examen es el que realizó Martín José García Bayonas en 1756 en la ciudad de Lorca para conseguir el título de «aradero y carretero».

[...] Lorenzo Delgado y Mateo Palacios, maestros del oficio de aradero y carretero y veedores nombrados por el Ayuntamiento de esta ciudad, este presente y dijeron que de pedimento de Martín José García Bayonas, vecino y natural de esta ciudad que es un hombre de buen cuerpo, color blanco, poca barba, pelo castaño claro, ojos pardos con una pinta de viruela en la ceja derecha, de edad de dieciocho años lo han examinado en lo tocante y perteneciente a dicho oficio de aradero y carretero haciéndole las preguntas y repreguntas necesarias y de todo ha dado buena razón, traza y modo, así en teórica como en práctica, de forma que está hábil y suficiente para el uso y ejercicio de dicho oficio y tener tienda pública con oficiales y aprendices [...]»⁹⁹³.

En Palacios de la Sierra, esta pluriactividad del carpintero también quedó registrada en la documentación catastral, donde se les denominó «achero y aperador», aunque, en este caso, se trata de dos oficios ejercidos por una misma persona en temporadas diferentes⁹⁹⁴.

Por otro lado, la documentación judicial, cuando escribe *carretero*, hace referencia a los transportistas, pues estos carpinteros no gozaban de los mismos privilegios. No obstante, hay un modelo mixto que viaja con las carretas y, por tanto, es parte fundamental

⁹⁹² AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Cúllar Baza, L 281, f. 143v.

⁹⁹³ AML. S. I 272, *Examen del oficio de aradero y carretero de Martín José García Bayonas*.

La voz *aradero* no aparece en el Nuevo Tesoro Lexicográfico de la Lengua Española. Tampoco en los diccionarios actuales. Se deduce de la documentación que alude a la persona que construye arados de madera.

⁹⁹⁴ Camarero Bullón, *Burgos y el Catastro de Ensenada*, 289.

del transporte, aunque es el encargado de repararlas en el camino. Nos referimos al *aperador*, que «en la Mancha, Murcia y otras partes se llama el que compone y adereza los carros y galeras para el tráfico y acarreo»⁹⁹⁵. En Burgos, el *aperador* era parte de la cuadrilla que, siguiendo a Concepción Camarero Bullón, estaba formada por «un mayoral, un *aperador*, un ayudante de *aperador*, un *pastero*, dos *gañanes* y en ocasiones un ayudante de *gañán*, grupo que solía llevar entre 23 y 30 carretas, cantidad a la que la documentación catastral denomina cuadrilla»⁹⁹⁶. Se trata de la segunda función mejor retribuida de la cuadrilla, tras el mayoral. Su labor era la del mantenimiento y reparación de las carretas. Para el reino de Granada, el Catastro de Ensenada los registra como «carreteros *aperadores*» en Orce y en Íllora⁹⁹⁷.

Sebastián de Covarrubias recoge algunas notas sobre la fama de los carreteros, que podemos ampliar a los transportistas. Describe a los carreteros como «hombres de fuerzas, groseros, y barbados, y a veces impacientes y mal sufridos, descompuestamente, pues han dado lugar al refrán y común manera de encarecer un hombre descompuesto, que dicen, Fulano, jura como un carretero»⁹⁹⁸ e, incluso, entre gitanos, carretero es lo mismo que

⁹⁹⁵ RAE A 1726, p. 334,2.

⁹⁹⁶ Camarero Bullón, *Burgos y el Catastro de Ensenada*, 289.

⁹⁹⁷ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Orce, L 297, ff. 448v-449r.

AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Íllora, L 292, ff. 159r-v.

⁹⁹⁸ COV M 1611, p. 409,1.

«fullero o ladrón»⁹⁹⁹. Asimismo, ha quedado en el refranero «el carretero de noche para en el sendero»¹⁰⁰⁰, en alusión a la conveniencia de meditar ciertos asuntos.

Como ya aseveramos en el capítulo 6, el Catastro de Ensenada registró en los Estados Generales o Provinciales el término *bolichero*, que, con cautela, podría asemejarse con carretero¹⁰⁰¹. Decimos con cautela por las desigualdades que se registran entre la ciudad y el medio rural. En Granada se registra a los propietarios de carretas (con sus bueyes) bajo el término *bolichero*¹⁰⁰², calculándoles el industrial por su tráfico en el campo «bolichero» (97.444 reales)¹⁰⁰³. Por el contrario, en la villa de Alhendín, aunque en el Estado Local de la letra F se consideran 4.400 reales en el campo exclusivo de *bolicheros*¹⁰⁰⁴, en la respuesta a la trigésima segunda pregunta del Interrogatorio de la Letra A no se registra ningún bolichero ni carretero.

A la treinta y dos pregunta dijeron que en esta villa hay dos tenderos de cintería y especiería; un cirujano; un boticario; dos sangradores; un escribano; dos maestros de escuela; y un arriero que trafica con cinco bestias menores y una mayor; y a las dichas dos tiendas se le regula de utilidad en cada un año, a la de Antonio de Torres, cuatro reales y medio cada día, y a la de Joseph de Elvira se le regula dos reales en cada un día, y al cirujano tres mil reales; y al boticario cuatrocientos ducados; y a los dos sangradores a ciento y cincuenta ducados a cada uno; y al escribano hasta trescientos ducados; y al dueño de la recua después de

⁹⁹⁹ TER M 1786, p. 368,1.

¹⁰⁰⁰ RAE A 1729, p. 196,2. También cuenta el refranero con el término *carreta* en apotegmas, tales como: «Lo que ha de cantar el carro canta la carreta», que alude a quienes se quejan sin motivo justificado, por ejemplo, por la pérdida en un negocio mancomunado, cuando los demás callan, es decir, mientras otros, con mayores razones para el lamento, afrontan su situación en silencio. Se refiere a que el carro camina y lleva más carga sin hacer ruido mientras la carreta, aunque no lleve carga, chirría a su paso. Otro refrán, que ha llegado a nuestros días, dice: «Más tiran tetas, que exes, ni carretas». Postula que la fuerza de afectos y pasiones se impone a la mera energía física. RAE A 1729, p. 195,2.

¹⁰⁰¹ Tras la consulta en los diccionarios que incluye el Nuevo Tesoro Lexicográfico de la Lengua Española la voz *bolichero* no cuenta con ninguna referencia al transporte. Véase Capítulo 6 de esta tesis.

¹⁰⁰² AMGR, CE, LSI 509, ff. 68r-71v.

¹⁰⁰³ AMGR, CE, LSI 509, ff. 68r-71v.

¹⁰⁰⁴ AHPGr, CE, RG Alhendín, L 1000, ff. 90v-91r.

mantenida le dejará cien ducados anuales, y no hay en esta villa otra cosa que contiene esta pregunta. Y responden¹⁰⁰⁵.

Podríamos pensar que se refiere al maestro de hacer carretas que había en la localidad, pero éste se encuentra como maestro de carreteros en el Estado Local de la Letra G, a quien se le considera en el ramo de lo personal¹⁰⁰⁶. No obstante, hemos consultado la trigésimo tercera pregunta, por si hubiese alguna información de estos bolicheros, sin resultado, como tampoco lo hemos encontrado en el resumen del Libro de lo Real, ni en la trigésimo primera, sin que en la localidad haya nada de lo que contiene la pregunta¹⁰⁰⁷. El Libro de los Cabezas de Casa de Alhendín registra como bolicheros a cuatro jefes de hogar, datos que cruzaremos con el Libro de lo Real, en el que no se anotaron los oficios:

1) Lucas Martos, bolichero de 48 años, vive con su mujer, Francisca de la Puente, de 42; su cuñada, Juana de la Puente, viuda de 48, y su sobrina, Francisca Blanco, de 8. En el Libro de lo Real, tras registrar su casa en el barrio alto, su pieza de riego en el pago del Ramal del Álamo, la de viña de riego en el pago de Enmedio y el secano en el pago de Cerro Gordo, registra un moral al vuelo en casa de Salvador Ortega y el censo de población, sin que aparezca el industrial, no registrándole carreta ni ganado¹⁰⁰⁸.

2) Antonio de Martos, bolichero de 40 años, vivía con su mujer, Inés de la Puente, de 30, y sus hijos, Teresa, de 10 años, y Blas, de 1¹⁰⁰⁹. Poseía una casa en el barrio alto, que lindaba con la del anterior. Posiblemente fuesen parientes. También contaba con una viña de riego en el pago de En medio y una de secano en el pago de la Cañada. Además, pagaba los habices de la Iglesia Catedral de Granada. En el apartado del ganado se le anotó que

¹⁰⁰⁵ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Alhendín, L 275, ff. 542r-543v.

AHPGr, CE, RP Alhendín, L 998, ff. 340r-346r.

¹⁰⁰⁶ AHPGr, CE, RG Alhendín, L 1000, ff. 92v-93r.

¹⁰⁰⁷ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Alhendín, L 275, f. 542r.

¹⁰⁰⁸ AHPGr, CE, RP Alhendín, L 998, ff. 140v-141r.

¹⁰⁰⁹ AHPGr, CE, RP Alhendín, L 998, f. 6v.

«tiene para sus labores y para bolichear una yunta vacuna con su carro» y se le calculó un producto de 13 reales y 11 maravedís, correspondiente al ganado, sin que tampoco se calcule el industrial en el asiento de este vecino de Alhendín¹⁰¹⁰. Consultamos la vigésima respuesta del Interrogatorio, donde explica este industrial «por lo que hace a los vecinos que tienen yuntas para ganar jornales con ellas y para sus labores se les puede regular la tercera parte del año para el jornal, en cuyos días solo les quedará mantenido el dueño y las yuntas, tres reales»¹⁰¹¹.

3) Pedro Ruiz Requena, bolichero de 59 años, con un hogar nuclear con cuatro miembros, además del susodicho, su esposa Manuela Gómez, de 50 años, y sus hijos Juan Vicente, de 9, y Manuel, de 7¹⁰¹². Su propiedad estaba compuesta por una casa en el barrio alto y una pieza de regadío en el pago del Ramal del Barranco. Paga el censo de población. Asimismo, en su ganado se anotó que «tiene una yunta de bueyes para sus labores» y 13 reales y 10 maravedís. En el asiento de Pedro Ruiz Requena no se le calculó industrial ni aparece mención alguna a carreta o carro¹⁰¹³.

4) Por último, el Libro de los Cabezas de Casa de Alhendín reconoce como bolichero a Nicolás Moreno, de 60 años, que vive con su mujer Luisa Morales, de 44¹⁰¹⁴. Su propiedad fiscalizada ascendía a la mitad de una casa en el barrio bajo, dos piezas de vega en el pago de la Acequia Baja, una de viña de regadío en el pago del Cortijuelo y una de secano en el pago de Casa Colorada. Paga un censo a los propios de la viña y tiene para sus labores una yunta de bueyes y una jumenta. Al igual que a los anteriores tampoco se le regula industrial¹⁰¹⁵.

¹⁰¹⁰ AHPGr, CE, RP Alhendín, L 998, ff. 138v-139r.

¹⁰¹¹ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Alhendín, L 275, ff. 533v-534r.

¹⁰¹² AHPGr, CE, RP Alhendín, L 998, ff. 17r

¹⁰¹³ AHPGr, CE, RP Alhendín, L 998, ff. 270r-v.

¹⁰¹⁴ AHPGr, CE, RP Alhendín, L 998, ff. 43v

¹⁰¹⁵ AHPGr, CE, RP Alhendín, L 999, ff. 163r-164v.

Este recorrido por los registros de bolicheros en la villa de Alhendín nos indica que, especialmente en el medio rural, los bolicheros podían ser propietarios de yuntas de bueyes, con carreta o no, y dedicarse a la labranza y al transporte con su carreta o en la carreta de un tercero. Si dividimos los 4.400 reales, que se les calcula en el Estado Local de la Letra F entre los 4 bolicheros, corresponde a cada uno 1.100 reales, que, añadido a la utilidad de sus tierras (todos poseen algunas piezas) y al trabajo sub-representado de los integrantes del hogar, garantizaba los recursos necesarios para vivir. Entre los bolicheros se confirma una marcada pluriactividad *tierra-camino*, sin que el Catastro nos ofrezca más información al respecto. Por tanto, clasificaremos a los bolicheros como propietarios de bueyes que pueden acarrear con carretas, sin que necesariamente el recurso les pertenezca en propiedad.

Podemos también observar las desigualdades *ciudad-campo* entre los «bolicheros de carretas» que se registran en Guadix, donde hay «diferentes vecinos con carreta y un par de bueyes que comúnmente, llaman bolicheros, aplicándose al jornal que les sale», por el que les regulan 80 ducados, puesto que no transportan todo el año¹⁰¹⁶. En contraposición, en la cortijada de Chauchina se registran dos carreteros, Francisco Cortés y Pedro Salinas, que trafican con sus carretas y bueyes. A cada uno se les regulan 100 reales¹⁰¹⁷. Sin embargo, en el Libro de Cabezas de Casa se apuntan como* labrador y peujarero respectivamente¹⁰¹⁸,

¹⁰¹⁶ Juan Gámez Navarro (Introducción), *Guadix 1752 Según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada* (Madrid: Tabapress, 1991), 154.

¹⁰¹⁷ AGS, DGR 1ª Remesa, L 284, f. 522v.

¹⁰¹⁸ AHPGr, CE, RP Chauchina, L 1186, ff. 35v / 45r.

Amparo Ferrer Rodríguez en su libro sobre Alhama definió a los *peujareros* como «aquellos individuos que, independientemente de su carácter de pequeños o medianos propietarios libres, llevaban la labranza de tierras que pertenecían a otros propietarios, y que como retribución o parte de ella, le permitían tener “para su aprovechamiento” una “corta extensión de siembra o de ganado”. En Amparo Ferrer Rodríguez, *El paisaje agrario de Alhama de Granada en el siglo XVIII* (Granada: Caja General de Ahorros y Monte de Piedad, 1975), 135.

sin que se les registre en el Libro de lo Real industrial por el transporte ni carreta, pero sí un par de bueyes a cada uno¹⁰¹⁹.

Para continuar profundizando en el término *bolichero* consultamos algunos diccionarios de americanismos. Malaret, en 1946, definió *bolichero* en Argentina como «traficante en pequeño»¹⁰²⁰. Nos interesa esta definición porque hace referencia a la nimiedad de su tráfico, lo que, trasladado a nuestros bolicheros registrados en el Catastro, remite a la poca importancia económica de su negocio. Profundizaremos en esta idea más adelante.

Por tanto, la relación de *bolichero* con *carretero* resulta más que evidente, aunque ahora podemos saber que comprende, tanto a los propietarios de carretas como a los de bueyes que transportaban con carretas ajenas.

El término *cosario de carretas* también se registra en el Catastro de Ensenada. Sin entrar en el significado de la mar (*corsario*), la voz «cosario» ya se utilizaba en 1611 para referirse a quien «es muy versado y ordinario en ir y venir algún camino, o trajinar y tener trato de alguna cosa»¹⁰²¹. Por tanto, se utilizaba también para referirse al «arriero que conduce cosas de un pueblo a otro»¹⁰²² y al «trajinante, que ejecuta con frecuencia la mercadería»¹⁰²³, es decir, que, además de transportistas, podrían aprovechar el ir y venir por los caminos para comerciar. El término *cosarios de carretas* aparece en localidades como Alhaurín de la Torre o Huéscar, donde se registraron 10 y 15 carreteros, respectivamente. Término que se trasladó a los estados locales de la Letra F como *cosarios de carretas* en el caso de Alhaurín de la Torre (12.980 reales)¹⁰²⁴ y, como *bolicheros de carretas*, en el caso

¹⁰¹⁹ AHPGr, CE, RP Chauchina, L 1186, ff. 285r-266v / 327r.

¹⁰²⁰ Malaret (1946). Extraído de *Nuevo diccionario histórico del español (NDHE)*.

¹⁰²¹ COV M 1611, p. 487,1.

¹⁰²² RAE U 1780, p. 286,1.

¹⁰²³ TER M 1786, p. 538,1.

¹⁰²⁴ AHPGr, CE, RG Alhaurín de la Torre, L 996, ff. 60v-61r

de Huéscar (31.350 reales)¹⁰²⁵. Por tanto, estamos en disposición de identificar ambos términos.

Los aviadores de carretas de la ciudad de Málaga. La documentación catastral de la ciudad de Málaga cuenta con un libro correspondiente a los oficios de la parroquia de Santiago.

Inclúyese en este libro a continuación de los individuos que tuvieron abierto Pliego Particular en la Audiencia y Parroquia de Santiago las personas que en las Respuestas Generales resultan con Industrial o Personal en su respectiva Letra, cada una con distinción al margen de los oficios y ramos a que corresponden para fácilmente hallarlos en el lugar¹⁰²⁶.

A pesar de que se indicó que debían de consignar el ramo en el margen, no lo hicieron. En cada letra (está ordenado alfabéticamente) primero atienden a los oficios de la letra F, es decir, al industrial, y después, a los de la letra G (personal).

Entre los oficios del industrial (plateros, mesoneros, tenderos, barberos, etc.)¹⁰²⁷ se registra el de «aviadores de carretas», sin que hayamos encontrado ninguna referencia a ellos en la historiografía. Una actividad que no se registra en el Estado Local de la Letra F al haber un campo para «arrieros, bolicheros y...». Tampoco al Estado Local de la Letra G,

¹⁰²⁵ AHPGr, CE, RG Huéscar, L 1310, ff. 76v-77r.

¹⁰²⁶ AHPGr, CE, Relación de individuos de la Parroquia de Santiago y las personas que en las repuestas generales resultan con industria, L 6382, f. 1r.

¹⁰²⁷ Sobre los oficios en la ciudad de Málaga véase: Daniel Maldonado Cid, “Familia y trabajo en la Málaga de finales del siglo XVIII. La parroquia de San Juan como espacio social”, en *Familias, experiencias de cambio y movilidad social en España (siglos XVI-XIX)*, coord. Francisco García González y Francisco Chacón Jiménez (Cuenca: Universidad de Castilla-La Mancha: 2020), 203-216. Específicamente sobre los plateros, nos remitimos a Francisco Hidalgo Fernández: “Hacia una prosopografía de los artífices plateros malagueños a partir del Catastro de Ensenada”, en *Hacer historia moderna: Líneas actuales y futuras de investigación*, coord. Juan José Iglesias Rodríguez, Isabel María Melero Muñoz (Sevilla: Universidad de Sevilla, 2020), 304-318.

donde sólo aparecen los maestros y oficiales «fabricantes de carretas». Esto nos lleva a pensar que estos aviadores de carretas quedasen registrados, finalmente, como bolicheros.

El Diccionario de Autoridades en 1770 define la voz “aviador” como «el que avía», y el verbo *aviar*, como «prevenir o disponer para el camino»¹⁰²⁸. Por su parte el *Tesoro léxico de las hablas andaluzas* define *aviador*, en Almuñécar, Motril y Salobreña, como «encargado de aviar un ingenio»¹⁰²⁹. Se refiere al transporte de leña y caña de azúcar, a prevenir lo necesario para la puesta en marcha del ingenio¹⁰³⁰. En la Sierra de Cazorla (Jaén) se utilizaba como «responsabilizar»¹⁰³¹. El citado *Tesoro léxico de las hablas andaluzas*, en la segunda acepción del verbo *aviar*, apunta que es «pensar a los animales», es decir, «echar de comer al ganado vacuno», recogiendo la voz “pensador”, como un término generalizado en la región andaluza, pues lo define, en su primera acepción, “en los cortijos de Andalucía, mozo encargado de dar los piensos al ganado de labor” y, en la segunda acepción, “hombre encargado de dar de comer a los caballos y a los toros”¹⁰³². El *Atlas lingüístico y etnográfico de Andalucía*¹⁰³³, en el tomo II, mapa 597, señala profusamente para todo el territorio andaluz, con el término *pensar*, esta función de dar de comer a las caballerías, principalmente, y a las vacas y bueyes. Por otra parte, el término *pensar* (que Alvar Ezquerra anota como sinónimo de *aviar*) es recogido por el Diccionario de Autoridades de 1737¹⁰³⁴: “Vale echar de comer a

¹⁰²⁸ RAE A 1770, p. 406,1

¹⁰²⁹ Manuel Alvar Ezquerra, *Tesoro léxico de las hablas andaluzas* (Madrid: Arco Libros, 2000).

¹⁰³⁰ Vicente Fernández Oviés, *El cultivo de la caña de azúcar en la costa granadina. Palabras y cosas*. Tesis doctoral inédita (Granada: Universidad de Granada, 1981).

¹⁰³¹ Rafael Martínez Marco, Rafael, “Vocabulario cazorleño”, en *Anuario del adelantamiento de Cazorla* 22-23 (1980-81) (Cazorla: Ayuntamiento, 1982), 151.

¹⁰³² Lorenzo Rodríguez Castellano, “El habla de Cabra”, *Archivum*, Tomo V (1955): 331-381.

¹⁰³³ Manuel Alvar, con la colaboración de A. Llorente y G. Salvador, *Atlas lingüístico y etnográfico de Andalucía*, 2ª ed., 3 t. (Madrid: Arco Libros, 1991).

¹⁰³⁴ RAE A 1737, p. 206.2.

los animales o suministrarles el alimento. Comúnmente se dice de las caballerías”. Así pues, es más que probable que *pensador* y *aviador* se refieran al mismo oficio.

Por tanto, el aviador de carretas corresponde al oficio encargado de prevenir todo lo necesario para la puesta en marcha del transporte, que, *grosso modo*, en la ciudad de Málaga, sería ese bolichero regulado en el ramo del industrial.

No estamos en condiciones de precisar claramente el uso de unos términos u otros, pues los peritos del Catastro tendieron a homogeneizar en lo necesario, adaptándose al léxico de los diferentes territorios. La primera conclusión a la que llegamos es que no todos los transportistas con carretas son idénticos; es más, las diferencias son considerables, no sólo en lo que podrían ganar con el transporte, sino en lo que respecta a tener sólo el buey o la yunta de bueyes para el transporte, sin incluir la carreta, que podrá pertenecer a un tercero. Este hecho queda claro en Burgos, donde Camarero Bullón explica que la carreta la constituían el vehículo y tres bueyes, y la *cuadrilla* (entre 25 y 30 carretas) se determina por la agrupación de propietarios, «no faltando los casos en los que la posesión estaba constituida por una fracción de carreta, generalmente un tercio o dos tercios de ella, pues cada carreta constituía una unidad de transporte definida, más que por el carro mismo, por los tres bueyes que formaban su dotación, de los cuales uno iba siempre de refresco»¹⁰³⁵.

En una perspectiva práctica, y siempre que sea posible, utilizaremos los términos que nos proporciona la fuente.

¹⁰³⁵ Camarero Bullón, *Burgos y el Catastro de Ensenada*, 289.

Tabla 8.1. Terminología empleada para el transporte con carretas en el reino de Granada (S. XVIII)

Término Genérico	Término Catastro de Ensenada Fondo Juzgado Privativo de la Real Cabaña de Carreteros (Granada)
Trasportista con carretas	Carretero Bolichero (de carretas) Cosario (de carretas) Aviador (de carretas)
Oficio de construir y reparar carretas	Carretero Maestro de carretero Oficial de carretero Aperador
Cuadrilla	Carretero Mayoral (de carretas) Gañán (de carretas) Mozo (de carretas) Aperador

Fuente: Elaboración propia.

8.2. Las calesas

La *calesa* corresponde, según *Autoridades*, a «un medio coche con un asiento donde caben dos personas, puesto sobre dos varas, y con dos ruedas, el cual tira una mula o caballo, puestas las puntas de las varas sobre las sillas», siendo el calesero el que «trata y anda con las calesas»¹⁰³⁶. Coinciden en el aspecto de coche de pequeño tamaño, tanto el diccionario Usual como Terreros y Pando. Este último indica sobre la calesa que «era un coche

¹⁰³⁶ RAE A 1729, p. 66,2.

pequeño, a modo de coche casi cortado por medio» y, sobre el calesero, «el que conduce la calesa»¹⁰³⁷. Santos Madrazo nos introduce en el transporte de personas con calesas. Destaca que era de uso popular, reservando un pequeño asiento para el calesero en la parte derecha, usado por viajeros, como Fleurito en su traslado de Zaragoza a Madrid¹⁰³⁸. El viajero Antonio Ponz nos dice que en las siete leguas que separaban Madrid y el Escorial, en el camino financiado por la Comunidad del Escorial, que contaba con tres casas de posta, se podían encontrar calesas tiradas por caballos mediante las cuales este viaje se realizaba en tiempo de cuatro horas¹⁰³⁹. Los usuarios de este medio también transportaron bienes. De hecho, algunos viajaban con su equipaje, vajilla y dinero. Es el caso de la nota de José de Feria, que el 14 de 1741 viajó con un coche y dos calesas, donde se trasladaban los enseres anteriormente enunciados¹⁰⁴⁰. El viajero francés, Agustín Challamel, nos indica que el equipaje se colocaba en un manojó de gruesas cuerdas bajo la propia calesa¹⁰⁴¹. Además, contamos con escenas costumbristas de la pintura española donde aparece este tipo de carruaje. Por ejemplo, Francisco de Goya, en su famoso óleo (*La riña en la Venta Nueva*) de 1777, representó una escena violenta entre los personajes varones a la puerta de una hospedería, en la que se puede observar una calesa descolgada, con sus dos ruedas y sillón para dos personas con capota, posiblemente de cuero. Asimismo, se representa en esta reyerta, causada por el juego de naipes, a distintos transportistas de diferentes localizaciones, que podemos distinguir por su indumentaria.

¹⁰³⁷ TER M 1786, p. 315,1. Véase también RAE U 1780, p. 176,2 y RAE U 1783, p. 190,3.

¹⁰³⁸ Madrazo, *El sistema de transporte en España, 1750-1850*, vol. 2, 389.

¹⁰³⁹ Ponz, *Viage de España, ó Cartas, en que se da noticia de las cosas mas apreciables, y dignas de saberse que hay en ella*, Tomo II, 9-10.

¹⁰⁴⁰ AHN, ESTADO, 3455, N.23, *Instrucción a Guido Jacinto Besso Ferrero Fiesco, conde de Bena, ministro plenipotenciario en Rusia, s/f*.

¹⁰⁴¹ En Madrazo, *El sistema de transporte en España, 1750-1850*, vol. 2, 400-401.

Figura 8.2. . La riña en la Venta Nueva



Fuente: Francisco de Goya y Lucientes, 1777. ©Museo Nacional del Prado.

Otro aspecto sobre el que nos interesa indagar es el de los peligros de esta tipología de transporte de personas. A pesar de que Santos Madrazo apunte que tenía un «buen deslizamiento por los malos caminos o por el pavés, aunque trote el animal», explicándolo porque su caja no estaba suspendida, sino «atada a dos barras de madera que la atraviesan a lo largo del chasis»¹⁰⁴², los accidentes eran frecuentes, como el de la Duquesa del Infantado, María de Haro y Guzmán, y la Condesa de Lemos, Catalina de Silva Mendoza, que sufrieron un accidente al volcar la calesa en la que viajaban¹⁰⁴³. Antonio Ponz, en su relato sobre la necesidad de las mejoras de los caminos, también se detuvo en el empedrado de las ciudades, causante de que volcaran calesas y coches e, incluso, los caballos. Es en la ciudad

¹⁰⁴² Madrazo, *El sistema de transporte en España, 1750-1850*, vol. 2, 389.

¹⁰⁴³ AHNOB, OSUNA, CT.205, D.8. *Carta del duque de Alba al duque del Infantado deseándole buen viaje y estancia junto al rey*, 1668.

de León donde el insigne viajero asevera la siguiente afirmación, que generaliza para todas las ciudades, villas y lugares:

El empedrado es malísimo, defecto muy común en nuestras grandes poblaciones, que más atribuyo á la poca voluntad de que sea bueno, y excelente, que á la falta de medios para hacerlo. No se puede dar cosa más repugnante á la razón, quando uno entra en Ciudades, y Pueblos crecidos, que hallarse con un piso peor, que el que ha tenido en toda aquella jornada, y que cabalmente en donde habitan los hombres es donde hay más peligros de que se vuelque el coche, ó la calesa ó de que el caballo donde uno va montado tropiece, y le estelle en el suelo¹⁰⁴⁴.

De hecho, la circulación de carruajes, carros y calesas preocupó, sobre todo en las grandes poblaciones. El 6 de diciembre de 1809, en nombre del rey Fernando VII, la Junta Central y Governativa del Reino aprobó un Real Decreto para ordenar este transporte, en el que ninguna persona, por privilegiada que fuese, podía utilizar coche, carruaje, calesa o tartana sin un permiso particular dado por el gobierno, del que tan sólo podían beneficiarse aquellos que justificaran su necesidad, ya fuera por achaques o por ir a un destino concreto. Se estipuló un coste de veinticinco doblones por un coche con dos mulas y 500 reales de vellón por una calesa, calesín o tartana. La providencia entró en vigor el 1 de enero de 1810 para lo que podríamos denominar los «transportes de recreo» de todas las ciudades, villas y lugares del reino de Sevilla, y se establecieron, para quienes la contravinieran, sanciones de 1.500 reales de vellón la primera vez; 3.000, la segunda y 6.000, la tercera¹⁰⁴⁵.

Se produjeron también tensiones con otros oficios, como los estancos de coches de Madrid, que pleitearon contra los alquiladores de coches, calesas y mulas, pues disfrutaban de privilegios reales (por ejemplo, nadie no autorizado podía dedicarse a estas actividades bajo pena de multa), concedidos por haber puesto su industria y caudal al servicio de la Monarquía. Además, establecían los precios por dicho alquiler: por coche y dos caballos, 24

¹⁰⁴⁴ Ponz, *Viage de España, ó Cartas, en que se da noticia de las cosas mas apreciables, y dignas de saberse que hay en ella*, Tomo XI, 199.

¹⁰⁴⁵ AHN, ESTADO, 7, C, *Resoluciones de la Junta entre enero y diciembre de 1809*, s/f.

reales al día, si el transporte se realiza en la corte y, si sale fuera de ella, 40 reales al día; de un caballo, sólo 6 reales al día en la corte; y de una caja, 8 reales diarios dentro y fuera de la corte¹⁰⁴⁶.

Deteniéndonos en la capital del reino de Granada, encontramos el siguiente panorama:

Hay diversos alquiladores de calesas y coches para caminos, que las primeras se consideran que pueden dar utilidad cada una doscientos ducados a su dueño y los segundos cuatrocientos cuyo número y nombre de los que tienen es a saber Tomás Palencia, un coche y tres calesas; Bernardo de la Fuente, una calesa; Pedro Álvarez, un coche y cinco calesas, Salvador de Pedrosa, dos calesas; Juan Monje una calesa y Juan de Arjona, otra¹⁰⁴⁷.

Tabla 8.2. Caleseros y tratantes con calesas en la ciudad de Granada (s. XVIII)

Nombre	Calesas	Caballerías	Industrial	Personal
Bernardo de Fuentes	1		2.200	
Clara González, viuda	2	1 mula de alquiler	4.400	
Diego de Luque (Mozo de calesero)				540
Bernardo Bermejo	1		2.200	
Gregorio de Ortega	2		4.400	
Juan Marín	1		2.200	
Nicolás Espinar (Hijos Cecilio y Nicolás, mozos de calesas)				1.080
Pedro Fernández (mozo de calesas)	1			540
Rosalía Villalba	1		2.200	
Tomás Palencia	2		4.400	
TOTAL	11	1	22.000	2.160

Fuente: AHPGr, CE, RP, LSI 1269, ff. 136r-141v. Elaboración Propia.

¹⁰⁴⁶ AHN, CONSEJOS, 35192, Exp.2, *Pleito entre Andrés Martínez y Pedro González, dueños de los estancos de coches en esta corte de Madrid (Madrid) contra los de carruajes y alquileres de calesas y mulas, sobre que éstos últimos no alquilen ni tengan coches. Ante el escribano de cámara, José Gómez de Lasalde, s/f.*

¹⁰⁴⁷ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Granada, L 290, f. 473v.

En la ciudad de Granada contamos con una decena de caleseros y tratantes con calesas en 1752. Una cifra muy baja para dar servicio a la ciudad, por lo que debemos advertir que hay propietarios de calesas o carros que no se dedican a esta actividad, sino que las poseen para su uso particular y, en algunos casos, entre sus sirvientes habría quienes las condujeran. De igual forma, debemos indagar en las categorías *calesero* y *tratante con calesas*, teniendo en cuenta los marcadores de género, pues mientras el varón en edad laboral activa puede desempeñar ambos oficios, la mujer tan sólo ostenta el industrial del trato con la calesa, es decir, el alquiler de la misma, y en las Repuestas Generales no es registrada. Así, de Clara González, viuda, se deja constancia de que las dos calesas que posee «son para alquilar» y, de igual forma, la mula es «de alquiler»¹⁰⁴⁸. En cuanto a Rosalía Villalba, también confirma que la calesa que posee es «para alquilar»¹⁰⁴⁹. En cambio, con los varones, las calesas son «para el camino». Nos está mostrando que, además de ser tratantes, conducen la calesa. A ambas se les regularon 2.200 reales por el trato de alquilar una calesa, la misma cifra que a los que, además del trato, las conducían, lo que nos plantea algunos interrogantes, pues se calcula la misma utilidad a quienes solamente alquilan que a los que alquilan y conducen, aunque, como se ha dicho anteriormente, son las mujeres las que solamente alquilan, por lo que las diferencias varón-mujer a la hora de categorizar y fiscalizar, de nuevo, quedan atestiguadas. Es más, podríamos pensar que en el oficio de calesero se reuniera, tanto el alquiler como la conducción, aunque ellas contratasen a un tercero para esas funciones. A los propietarios que alquilan y a los que alquilan y conducen, hay que añadir una tercera categoría, los mozos de calesa, es decir, los que conducen la calesa sin ser propietarios, y a los que se les regula el personal por su oficio de 3 reales al día durante 180 días al año. Son los casos de Diego Luque y Pedro Fernández, mozos de calesas. A cada uno le regulan de personal 540 reales al año. Y Nicolás Espinar, mozo de

¹⁰⁴⁸ AHPGr, CE, RP, LSI 1269, f. 136v.

¹⁰⁴⁹ AHPGr, CE, RP, LSI 1269, f. 140v.

calesa, que no ejerce por tener sesenta años y, además, haber sufrido varios accidentes, pero que ha transmitido el oficio a sus dos hijos, Cecilio y Nicolás, a los que por dicha actividad les regulan los mismos tres reales diarios, los 180 días que trabajan. Tendrá un producto de 1.080 reales por el trabajo de sus vástagos. Este oficio de mozo de calesa está poco representado en la ciudad, pues no aparecen los mozos o sirvientes que, entre múltiples actividades, también desempeñaban la de conducir las calesas. Y, aunque no vamos a incidir más en este oficio, quedan preguntas por responder, como el número de bestias disponibles para este transporte, si únicamente contaban con la calesa para su alquiler o cómo se organizaba el mismo. Datos que no nos han proporcionado los niveles documentales consultados (Respuestas Generales y Libro de lo Industrial). Parece evidente que su empleo no era para transportar mercancías, lo que no significa que quienes viajaban en él no transportaran enseres, comestibles, o que el propio transporte no se aprovechara para llevar y traer diferentes materias.

Atendiendo al producto regulado para el cálculo del Industrial de los alquiladores de calesas en Granada, por cada una se regularon 2.200 reales de vellón al año, contando los propietarios con una u dos a lo sumo. En la ciudad la cifra de industrial de caleseros asciende a 22.000 reales de vellón, a lo que habría que sumar tres mozos de calesas, a 540 reales por 180 días que dedican a este trabajo.

Solamente en otra ciudad del reino de Granada, Málaga, se registrarán calesas, indicándonos, por un lado, el poco uso de este medio de transporte y, por otro, su carácter urbano¹⁰⁵⁰.

8.3. Otros tipos

En este apartado queremos hacer mención a los cocheros, el oficio vinculado al transporte de personas, pero también a la élite y al espacio urbano. El coche era un elemento de

¹⁰⁵⁰ AHPGr, CE, RG Málaga, L 1382, ff. 505v-506r.

distinción social, que desencadenó la aparición de un nuevo oficio, el de cochero. Fue el oficio lo que registró el Catastro de Ensenada en el ramo de lo personal. Los coches constituían un patrimonio sin rendimiento, patrimonio que, al igual que el mobiliario, no interesó a la pesquisa realizada.

Sobre los coches, el Catastro sólo distinguió entre coches y calesas, ambos para registrar las actividades y oficios de alquilador de calesas, calesero y cochero. Aunque existen varios tipos de coches en la España del setecientos, como enumeró Santos Madrazo, seguramente los del reino de Granada respondían a un modelo similar a los coches de colleras¹⁰⁵¹.

Sobre el desarrollo del coche y los carruajes en la España Moderna los autores coinciden en dos cuestiones: primera, las consecuencias de su proliferación fueron patentes en la legislación y en las reformas urbanísticas de las ciudades para posibilitar su tráfico; y segunda, estos vehículos suponían un elemento de ostentación de la clase privilegiada¹⁰⁵².

En estos momentos, profundizar en este tipo de vehículo y sus propietarios nos aleja del objetivo principal de esta tesis, por lo que nos remitimos a la bibliografía citada, para centrarnos en anotar algunas consideraciones de los cocheros. El cochero es quien ejerce el oficio de «conducir y gobernar los caballos o mulas que tiran del coche»¹⁰⁵³. Esteban de Terreros y Pando lo define como «criado que gobierna el coche»¹⁰⁵⁴. Nos

¹⁰⁵¹ Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850, vol. 2. El Tráfico y los Servicios*, 385-394. Entre los tipos señala la litera, el coche de colleras, la berlina, la calesa, los volantes y calesines, el cabriolet, la tartana, el birlocho, el landó, la galera, el faetón, el furlón, el húngaro, el ómnibus, la góndola, el familiar y las famosas diligencias.

¹⁰⁵² Antonio Domínguez Ortiz, "Los primeros coches de caballos en España", *Historia 16*, nº 95 (1984): 35-40; Eduardo Galán Domingo (coord.), *Historia del carruaje en España* (Madrid: Fomento de Construcciones y Contratas, 2005) y Alejandro López Álvarez, *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias. Coches, carrozas y sillas de mano (1550-1700)* (Madrid: Polifemo, 2007). Véanse también las actas del II Congreso Internacional Las Caballerizas Reales y el Mundo del Caballo, en Juan Aranda Doncel y José Martínez Millán (coords.), *Movilidad Cortesana y Distinción: Coches, Tiros y Caballos* (Córdoba: IULCE y Córdoba Ecuestre, 2019).

¹⁰⁵³ RAE A 1729, p. 389,2.

¹⁰⁵⁴ TER M 1786, p. 449,2.

interesa especialmente el significado de *criado*, por dos razones, porque se acerca al significado del siglo XIX de servicio por un salario, y por la concreción del oficio¹⁰⁵⁵.

En la capital granadina se registraron tres maestros dedicados a la construcción de coches, a los que se les calculó un producto 1.800 reales a cada uno, y cuatro aprendices, cuyo personal ascendía a la mitad (900). Muestra una pequeña industria de la fabricación de coches en la ciudad, que implica a siete personas y que suma una utilidad de 7.200 reales¹⁰⁵⁶.

Tabla 8.3 . Fabricantes de coches de la ciudad de Granada (s. XVIII)

Fabricante	Parroquia	Categoría gremial	Utilidad (reales de vellón)
Diego García	San Justo	Maestro	Sin utilidad por tener 68 años
Gerónimo Pastrana	San Justo	Maestro	1.800
Isidro de Torres	San Justo	Maestro	1.800
Isidro (hijo anterior)	San Justo	Oficial	900
Nicolás Sánchez	San Ildefonso	Oficial	900
Pedro Garrido	San Justo	Oficial	900
Vicente Ruiz	Santa Ana	Oficial	900
TOTAL			7.200

Fuente: Catastro de Ensenada. AMGR, CE, LPC 508, ff. 173v-174v. Elaboración propia.

En cuanto a los cocheros, aparecen en «cocheros y lacayos». Se registran 118 (54 ganaban 4 reales al año y 64, tres reales). Concretamente, los cocheros estuvieron muy

¹⁰⁵⁵ Para un marco general véanse: José Pablo Blanco Carrasco, “Criados y servidumbre en España durante la Época Moderna. Reflexiones en torno a su volumen y distribución espacial a finales del Antiguo Régimen”, *Investigaciones Históricas, época moderna y contemporánea*, nº 36 (2016): 41-80; Francisco García González, “El grupo doméstico en la Castilla rural: algunos indicadores a mediados del siglo XVIII en la zona centro-meridional”, en *El mundo rural en la España moderna: actas de la VII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*, coord. Francisco José Aranda Pérez (Cuenca: Universidad de Castilla-La Mancha, 2004), 153-176.

¹⁰⁵⁶ AMGR, CE, LPC 508, ff. 173v-174v.

ligados a la tienda. Así, Antonio María Morro, cochero de la parroquia del Sagrario, contaba con una tienda de pan, aceite y carbón; Antonio María Corrubín, otra de los mismos productos; Francisco de Mesa, un bodegón en la parroquia de las Angustias; y Cecilio Bustamente, una tienda de especiería en la parroquia de la Magdalena. Además, Vicente Sindon, cochero, tiene un mesón a su cargo. Por otro lado, la actividad de cochero podría ser compartida con otras, como la de labrador de eclesiástico, caso de Francisco Rodríguez. También había hogares en los que varios de sus miembros se dedicaban a este oficio. Padres e hijos, como Juan Antonio del Real y su hijo Juan; o hermanos, como Diego y Diego José Peláez, hijos de Juana Vidal, viuda¹⁰⁵⁷. Como se puede apreciar, en la ciudad de Granada el oficio está vinculado, además de al servicio doméstico, a la complementariedad con otras actividades, sin que la dedicación del cochero fuese total al propietario del coche, mientras que la familia, encabezada por la esposa, atendía las tiendas y el mesón.

Los coches se circunscriben al ámbito urbano, como venimos asegurando. Los hemos encontrado también en la ciudad de Guadix, fuertemente vinculado a la élite social (nobles y alto clero). Las Respuestas Generales de Guadix nos informan de once cocheros en la ciudad, así como a quién prestaban servicio y cuál era su salario. Nos interesaba averiguar si se registraron en su propio hogar o como criados. Se daban ambas fórmulas, especialmente al estar implicado el clero.

Como servicio del Obispo Miguel de San José, se registraban en una casa cuatro criados, Pedro Antonio Petruzine, cocinero de 26 años; Juan de Casas, cochero mayor, de 38; Alonso Rodríguez, segundo cochero, de 36; y Juan de Robles, galopín de 26. Por otro lado, en el estado secular, Tomás López, se registra como criado en el hogar de don Luis de Contreras, conde de Alcuía de 52 años. En el mismo viven también doña Ana Felipa de Ortega, su mujer, cuatro criadas, un criado, un lacayo y el mencionado cochero¹⁰⁵⁸. Los

¹⁰⁵⁷ AMGR, CE, LPC 508, ff. 218r-224r.

¹⁰⁵⁸ AHPGr, CE, RP Guadix, L 1280, f. 3v.

demás son cabezas de casa con hogares. Sus edades se sitúan en una horquilla entre los 22 años de Juan de la Cruz y los 40 de Pablo Fernández, con hogares nucleares ¹⁰⁵⁹. En el estado Local de la Letra G se les reguló 3 reales diarios a 11 de ellos, con una suma total de 8.250 reales¹⁰⁶⁰.

Tabla 8.4. Cocheros de la ciudad de Guadix (s. XVIII)

Cochero	Sirve a	Salario
Juan de la Cruz	Don Vicente Pastor	3 reales/día
Domingo de los Reyes	Marqués de Cortes	2 reales y medio /día
Juan Sánchez	Conde de Alcudia	4 reales / día
Fernando Andariz	Conde de Alcudia	3 reales / día
Juan de Casas	Obispo	Comida y 4 reales /día
Bartolomé Basallo	Obispo	Comida y 2 reales / día
Alonso Rodríguez	Obispo	Comida y 400 reales / año
José Álvarez	Corregidor	400 reales/ año
-	Don Manuel Orozco, Dignidad Chantre en la Santa Iglesia	

Fuente: Gámez Navarro (Introducción), *Guadix 1752 según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada, 124-125.*

Con estos breves apuntes sobre el coche y los cocheros hemos querido subrayar la heterogeneidad en el oficio de cochero, desde el servicio doméstico a un servicio externo con una estructura profesional.

* * * * *

¹⁰⁵⁹ AHPGr, CE, RG Guadix, L 1282, ff. 33r / 46v.

¹⁰⁶⁰ AHPGr, CE, RG Guadix, L 1286, ff. 195v-196r.

Es este un recorrido de interés por el léxico del Catastro de Ensenada y del Juzgado Privativo de la Real Cabaña de Carreteros en la jurisdicción de la Real Chancillería de Granada, si bien nos hemos centrado en el Catastro de Ensenada, pues mientras que el Juzgado tendió a simplificar la nomenclatura de los transportistas con ruedas en carreteros, la documentación catastral registró un léxico más diverso, que intentaría describir el léxico real de la época y el territorio, pero también estaba cargado de intención, por lo que, a partir de esta incursión, podremos continuar indagando en las causas de dicha categorización, relacionando estas informaciones con otras fuentes documentales y otros territorios.

CAPÍTULO 9

LOS CARRETEROS DEL REINO DE GRANADA

El transporte en la Edad Moderna es una actividad que vertebra socioeconómicamente un territorio por tierra y mar. En concreto, el desarrollo de la carretería profesional en el reino de Granada estará vinculado a tres elementos: la infraestructura, la producción y el comercio. Pero lo cierto es que nunca llegó a despuntar ante una dominante arriería y cabaña profesional. Es difícil imaginar lo que significó realmente el transporte con carretas en el reino de Granada durante el siglo XVIII por la precariedad de estas vías y la accidentada orografía. No obstante, es indiscutible la huella que dejó en la normativa, con la creación de la Real Cabaña de Carreteros, que tuvo un Juez Privativo en la Real Chancillería de Granada o el interés de los Borbones por la mejora en las infraestructuras del transporte (camino y hospederías)¹⁰⁶¹.

Con el fin de ponderar este tipo de transporte en la sociedad y la economía granadina, en este capítulo recorreremos el reino de Granada para analizar su número, su localización, su especialización y algunas cuestiones sobre quienes registran la empresa carretera y quienes transportan. Ringrose subraya, como características principales, el mayor grado de especialización respecto a la arriería, su vinculación a la ciudad y la superación de las limitaciones estacionales, a excepción de la migración en invierno. También alude a las grandes empresas carreteras con cuadrillas de carretas, aunque, claramente, este modelo se

¹⁰⁶¹ Raúl Ruiz Álvarez, "El transporte en el reino de Granada (siglo XVIII)", *Cuadernos de Historia Moderna*, nº 46(1), consultado el 1 de marzo de 2022: 235-259. <https://doi.org/10.5209/chmo.71827>.

refiere al territorio septentrional. En cuanto a Granada, el autor estima 113 personas con un promedio de carros de 1,49 por persona¹⁰⁶².

Sobre los carreteros del reino de Granada también nos interesa saber cómo eran sus hogares, el industrial que se les calculó por su trabajo y su riqueza, para lo que emplearemos los niveles documentales del Libro de los Cabeza de Casa y el Libro de lo Real de las diferentes localidades. Igualmente, utilizaremos los Estados Locales y el Estado General o Provincial correspondiente al reino de Granada. Para la ciudad de Granada, también vaciaremos la información del Libro General Secular de Industriales. Así, presentaremos una muestra lo suficientemente contrastada como para extraer conclusiones. Es preciso advertir que hemos tropezado con múltiples dificultades para localizar a los arrieros debido, por un lado, al nivel de detalle al que hay que acudir en la fuente, haciéndose necesario cruzar los niveles documentales y, por otro, a que la fuente no es neutra y desde un principio informa de que la carretería no alcanzó demasiada importancia en la economía del reino de Granada, salvo excepciones. Por tanto, ofreceremos estimaciones y algunos ejemplos concretos que nos ayuden a establecer las características del transporte con carretas en el reino de Granada. Junto a los carreteros florecieron otros oficios auxiliares (mercadeo de ganado, cordonero, etc.), del que destaca el carpintero de carretas, denominado carretero (junto a su categoría gremial) o aperador de carretas. Sobre este oficio y quienes lo ejercen también apuntaremos algunas características con el fin de ponerlas en relación con los propios transportistas y los territorios.

En fin, nuestro objetivo es analizar la problemática del transporte con ruedas en el reino de Granada y realizar un primer balance a partir de la documentación catastral que nos permita conocer cómo se registra el transporte, quiénes lo protagonizan y cuáles eran sus perfiles socioeconómicos.

¹⁰⁶² David R. Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)* (Madrid: Tecnos, 1972), 78-79.

9.1. Número, localización y dedicación

Los carreteros del reino de Granada se registraron en las preguntas trigésima segunda y trigésima tercera del Interrogatorio General de la Letra A¹⁰⁶³, bajo las categorías de carreteros, bolicheros, bolicheros de carretas y cosarios de carretas.

La primera limitación que hemos encontrado para calcular el número de carreteros existente en el reino de Granada deriva del procedimiento empleado para su registro, no sólo por la ambigüedad terminológica utilizada, sino también debido a los propios problemas de la fuente, lo que nos ha obligado a realizar un arduo cruce de niveles documentales para poder desarrollar una estimación lo más cercana a la realidad.

El Catastro de Ensenada registró a los carreteros a los que había que regular el industrial por su transporte, por lo que en el Reino predominarían los carreteros no profesionales que transportaban con sus carretas, principalmente del campo a la casa, utilizando las propias yuntas de labor, aunque no fuera lo común, pues este tráfico no es factible en la mayoría de comarcas del Reino y mucho menos entre los pagos de labranza, donde no existen las infraestructuras necesarias.

Así, hemos estimado para el reino de Granada 96 propietarios de carretas. Su número crece conforme caminamos hacia el oriente. Algunas de las localidades las hemos señalado como *sin determinar* (S/D), al no haber podido estimar una cifra. Solamente el 3,8% de las localidades del reino de Granada registra en su documentación catastral el transporte con carretas.

¹⁰⁶³ AHN, Consejos, Libro 1510, ff. 403r-427r.

^{32ª} Si en el pueblo hay algún tendero de paños, ropas de oro, plata, y seda, lienzos, especería, u otras mercaderías, médicos, cirujanos, boticarios, escrivanos, arrieros, etc., y qué ganancia se regula puede tener cada uno al año.

^{33ª} Qué ocupaciones de artes mecánicas hay en el pueblo, con distinción, como albañiles, canteros, albéitares, herreros, sogueros, zapateros, sastres, pelaires, tejedores, sombrereros, manguiteros y guanteros, etc.; explicando en cada oficio de los que hubiere, el número que haya de maestros oficiales y aprendices, y qué utilidad le puede resultar, trabajando meramente de su oficio, al día cada uno.

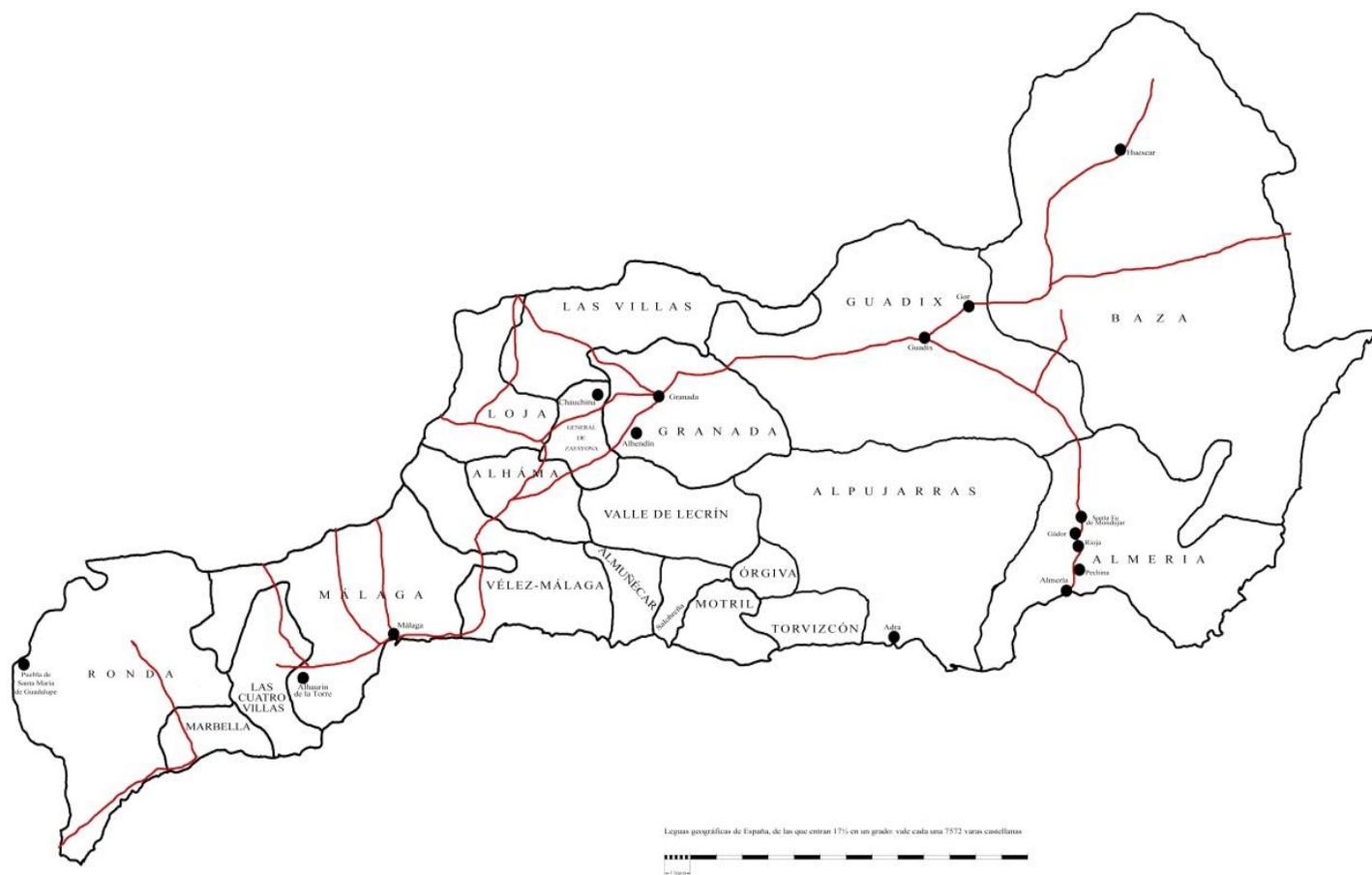
Tabla 9.1. Transportistas con carretas en el reino de Granada (s. XVIII)

Entidad Principal	Localidad	Nº transportistas con carretas
Ronda	Puebla de Santa María de Guadalupe	3
Marbella		0
Las Cuatro Villas		0
Málaga	Alhaurín de la Torre	10
	Málaga	S/D
Vélez-Málaga		0
Alhama		0
General De Zafayona		0
Granada	Chauchina	2
	Granada	25
	Alhendín	4
Valle de Lecrín		0
Salobreña		0
Motril		0
Las Alpujarras	Adra	1
Guadix	Gor	6
	Guadix	9
Baza	Huéscar	20
Almería	Almería	11
	Gádor	5
	Santa Fé de Mondújar	S/D
	Pechina	S/D
	Rioja	S/D
TOTAL:	15	96

*Los datos corresponden a una estimación tras un muestreo por los niveles documentales de las 399 localidades del reino de Granada

Fuente. Catastro de Ensenada. Elaboración Propia.

Mapa 9.8. Carreteros y caminos de ruedas en el reino de Granada (s. XVIII)



Fuente: AGS. DGR 1ª Remesa. Respuestas Generales del Catastro de Ensenada. Mapa de Tomás López e Itinerario de Escribano y Razola (1978).
Elaboración Propia.

En el mapa hemos marcado con un punto las localidades que registran transportistas con carretas. Asimismo, a partir del mapa de Tomás López Machuca, hemos trazado los caminos de ruedas basándonos en Escribano y Razola (1760-1788)¹⁰⁶⁴, con el que estableceremos en rojo los caminos de ruedas y en azul los de herradura.

9.1.1. El Occidente del reino de Granada

En las 48 localidades que componen las Entidades Principales de Ronda (39), Marbella (4) y Las Cuatro Villas (5), las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada sólo registran 2 carreteros en el Partido de Ronda. Es llamativo que, pese a la relevancia de ciudades como Marbella o Ronda, no se registre este tipo de transporte.

Los dos carreteros se localizan en el señorío de la villa de Puebla de Santa María de Guadalupe (actualmente El Bosque), perteneciente al duque de Arcos. Esta localidad fronteriza entre los reinos de Granada y Sevilla, distante 6 leguas de Ronda y 29 de Granada, resulta útil para demostrar la heterogeneidad de categorías en que fueron registrados estos transportistas en los niveles documentales de la propia villa. Así, la trigésima segunda de las Respuestas Generales de la Puebla de Santa María nos indica que consideraron 900 reales de vellón por el tráfico con su carreta a Martín Echevarría y a Mateo Córdón¹⁰⁶⁵. Ambos suman una utilidad por el transporte con sus carretas de 1.800 reales, la misma cifra que se trasladó al Estado Local de la Letra F en el campo de

¹⁰⁶⁴ Tomás López, *Mapa geográfico del Reyno de Granada (1795)* [en línea], Biblioteca Nacional, MR/2/82 digma1dig, consultado el 2 de mayo de 2020, <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000033456>. José María Escribano y Casimiro Razola, *Itinerario español o Guía de caminos para ir desde Madrid a todas las Ciudades y Villas más principales de España: y para ir de unas ciudades a otras, y á algunas Cortes de Europa*, 1778 [en línea], Biblioteca Nacional de España, GMm/161, IV Edición (ampliada y corregida), consultado el 12 de octubre de 2021. <http://bdh.bne.es/bnearch/detalle/bdh0000000388>.

¹⁰⁶⁵ AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Puebla de Santa María, L 260 ff. 505v-506r. En el Resumen del Libro de lo Real también se anotan dos carreteros. AHPGr, CE, RP El Bosque, L 1512, f. 402r.

«traficantes con carretas», lo que supone el 0,03% del industrial total¹⁰⁶⁶. Por el contrario, en el Libro de los Cabezas de Casa, en el que a ambos se les anota como cabezas de un hogar nuclear, se les clasifica en la actividad de jornaleros: Martín Echevarría, jornalero de 40 años, que vive con su mujer, Marina Carrasco, de 34, y sus hijos, María, de 6, y Antonio, de 2¹⁰⁶⁷; y Mateo Cordón, jornalero de 40 años, que vive con Isabel Menacho, su mujer, de 30 años, y sus hijos, Juan de 11, Lucía de 8, Inés de 6 y Cristóbal de 1¹⁰⁶⁸. En cuanto al Libro de lo Real, registra a Martín Navarro Echevarría con el oficio de carretero. Su propiedad fiscalizada corresponde a una choza en el sitio de la Rosa con cinco varas de frente y cuatro de fondo (11 reales), cuatro bueyes, por los que no le regulan utilidad, pues estaría dentro del industrial del tráfico, y por su oficio de carretero, 900 reales, sumando un producto total de 911 reales. Por el poco negocio que se desprende de su transporte, creemos que sólo poseía una carreta, aunque no se registra¹⁰⁶⁹. Por lo que respecta a Mateo Cordón, también se inscribe en este nivel como carretero. Posee una choza en el sitio de la Rosa de siete varas de frente y cuatro de fondo (11 reales) y una tercera parte de casa en el número 36, con seis varas de frente y diez de fondo. Detalla de esta casa que tiene cuarto bajo, alto y corral (22 reales). Entre el ganado se contabilizan 2 bueyes y un lechón (15 reales). Por su actividad de carretero, al igual que el anterior, le regulan 900 reales. Su producto asciende a 948 reales¹⁰⁷⁰.

Durante el vaciado de datos del Libro de lo Real de esta villa localizamos un carretero más, del que no teníamos noticia. Nos referimos a Diego González, carretero y jornalero, que cuenta con una casa choza en el Barrio del Quejigo con diez varas de frente y ocho de fondo, un dormitorio y un corral (44 reales). Asimismo, tiene cuatro bueyes y una jumenta (8 reales). En cuanto al personal por jornalero no se le calcula, regulándosele directamente

¹⁰⁶⁶ AHPGr, CE, RG El Bosque, L 1513, ff. 104v-105r.

¹⁰⁶⁷ AHPGr, CE, RP El Bosque, L 1512, f. 32v.

¹⁰⁶⁸ AHPGr, CE, RP El Bosque, L 1512, f. 36r.

¹⁰⁶⁹ AHPGr, CE, RP El Bosque, L 1512, f. 366r.

¹⁰⁷⁰ AHPGr, CE, RP El Bosque, L 1512, ff. 347r-v.

otros 900 reales por su oficio de carretero. Suma un producto de 952 reales¹⁰⁷¹. En el Libro de Cabezas de Casa también aparece como jornalero de 44 años, que vive con su mujer, Isabel Villalar, de 34¹⁰⁷².

Por tanto, en Puebla de Santa María de Guadalupe contabilizamos un total de 3 carreteros con una clara complementariedad de su trabajo con el de jornaleros, aunque sólo se les registrara industrial por su tráfico, por lo que sería su actividad principal. Sus tres hogares suponen el 0,9% de los hogares seculares de la villa, y las 12 personas que suman sus hogares nucleares, el 1,15% de los seculares. La media de edad se sitúa en 41,3 años.

No podemos determinar con certeza a qué criterios responde el industrial regulado a los carreteros de la localidad, pues a los tres se les calculó el mismo, pese a que Martín Navarro y Diego González contaban con cuatro bueyes cada uno y Mateo Cordón sólo dos. Posiblemente, su regulación se realizara por carreta y cada uno transportara con una. En cuanto al promedio del producto total de sus hogares se aproxima a 935 reales. Además, todos poseen alguna casa o choza, sin que en ninguna hayamos detectado espacios específicos para los bueyes y las carretas. Ninguno poseía otros bienes raíces, por lo que dependían de la actividad del transporte para sobrevivir. Habría que sumar, lógicamente, el trabajo de las esposas. A los hijos (todos de edades inferiores, a excepción de Juan, con 11 años), aunque contribuyeran a las actividades del hogar, difícilmente se les podría regular ninguna ganancia¹⁰⁷³.

¹⁰⁷¹ AHPGr, CE, RP El Bosque, L 1512, f. 133r.

¹⁰⁷² AHPGr, CE, RP El Bosque, L 1512, f. 28r.

¹⁰⁷³ Carmen Sarasúa estima los 10 años como edad media de entrada al mercado de trabajo a partir de los Memoriales del Catastro en La Mancha. Carmen Sarasúa, ¿Activos desde cuándo? La edad de acceso al mercado de trabajo en la España del siglo XVIII, *Documentos de Trabajo. Asociación Española de Demografía Histórica*, nº 1309 (2013), consultado el 2 de abril de 2022. <https://hdl.handle.net/2072/220416>. Por otro lado, para el medio urbano a finales del siglo XVIII, Martín Valls apunta que a los siete años comenzaban a trabajar los menores en las fábricas algodoneras de Barcelona en las décadas finales del siglo XVIII. En Martín Valls, "Las edades de acceso al mercado de trabajo formal: de los oficios tradicionales a la industria algodonera moderna, Barcelona, 1784-1856", *Revista de Demografía Histórica*, nº 33 (1) (2015): 65-97.

Si comparamos los datos económicos de los transportistas con carretas con los de los transportistas con bestias, vemos como a estos últimos se les calculó un industrial por el transporte con una bestia mayor o menor, de 700 reales, 200 menos que a los carreteros, con un producto total que apenas superaba los 750, añadiendo entre lo que se contaba algún ganado y alguna casa u choza. Por ejemplo, Gregorio Ayllón, arriero, contaba con casa-choza (22 reales), dos lechos (30 reales) y un jumento con el que practicaba la arriería, sumando un producto de 752 reales¹⁰⁷⁴; o Pedro Jiménez, arriero, con una casa (33 ducados) y el industrial por el transporte con su caballo (700 reales), considerándole 733 reales¹⁰⁷⁵. Mayores utilidades les calcularon a los que transportaban con recuas, como a José Díaz Gaviro, que se registró como «pelantrín de un arado»¹⁰⁷⁶, voz usada en el término de Sevilla para referirse al pegujarero¹⁰⁷⁷. Su principal riqueza corresponde al industrial de su arriería por el tráfico con un caballo, seis mulos y nueve jumentos (5.500 reales), a lo que se suman seis bueyes, dos vacas y un becerro (170 reales) y una casa (154). A pesar de contar con un producto total de 5.824 reales, al igual que los carreteros y demás arrieros, es dependiente de su actividad del transporte para la supervivencia. Ésta es una de las características del transporte: genera una fuerte dependencia en la economía familiar. En cuanto a la dedicación de estos carreteros, nada se dice específicamente, pero posiblemente trabajaran en cortas distancias locales y complementarían sus ingresos con las actividades propias de la zona. Llegamos a esta conclusión a causa de la escasez de caminos de carretas en este territorio. De hecho, puede que estuviesen vinculados a la agricultura o a la industria local, especialmente a la fábrica de jabón o, con más probabilidad, a la mina de piedra, llamada La Perdiz, pues el peso del material requeriría de la carreta, capaz de cargar más peso que las bestias.

¹⁰⁷⁴ AHPGr, CE, RP El Bosque, L 1512, f. 288r.

¹⁰⁷⁵ AHPGr, CE, RP, EL Bosque, L 1512, f. 369r.

¹⁰⁷⁶ AHPGr, CE, RP, EL Bosque, L 1512, f. 201r-v.

¹⁰⁷⁷ TER M 1788, p. 79,1. Lo mismo que pegujarero. Véase también: RAE A 1737, p. 189.

El registro de artesanos de carretas también fue escaso, con tan sólo 2 oficiales de carretero en Alhaurín el Grande, en el camino entre Málaga y Ronda¹⁰⁷⁸. En definitiva, no podemos aseverar que no se transportara con carretas en las Entidades de Ronda, Marbella y las Cuatro Villas, pero, claramente, no era el transporte predominante. De hecho, los caminos carreteros se circunscriben, según los itinerarios de Escribano y Razola, a Estepona-Ronda-Monda¹⁰⁷⁹.

9.1.2. El camino de Málaga a Granada

Las Entidades Principales que atraviesa el camino de Málaga a Granada sumaban 113 localidades, que se distribuyen en Málaga (22), Vélez-Málaga (23), Alhama (6), General de Zafayona (20) y Granada (42). De ellas, sólo tres localidades registran carreteros en sus Respuestas Generales: Alhaurín de la Torre, Granada y Chauchina. A las mismas, hay que añadir Alhendín y la ciudad de Málaga, pese a no encontrarse en dicho nivel documental.

La ciudad de Málaga no hace mención alguna en las Respuestas Generales a los transportistas con carretas¹⁰⁸⁰, aunque estamos seguros de que circularon estos vehículos de mercancías por el auge que adquirieron en la ciudad los artesanos de carretas. María Begoña Villar García, utilizando la estadística de matrículas de extranjeros, explica que el 6,6% del total de la matrícula se dedicaba al transporte terrestre, como palanquines (acarreo del puerto) o carreteros, cocheros y carretoneros. Asimismo, en la época de la vendeja los trabajadores del campo acudían eventualmente a auxiliar la demanda de

¹⁰⁷⁸ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Alhaurín el Grande, L 277, f. 392v.

¹⁰⁷⁹ Véase mapa: José Jurado Sánchez, *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)* (Córdoba: Universidad de Córdoba- Ayuntamiento de Córdoba, 1988), 44-45

¹⁰⁸⁰ No se han podido localizar transportistas con carretas ni en la 32ª respuesta del Interrogatorio de la Letra A ni en el Estado Local de la Letra F de la ciudad de Málaga (AHPGr, CE, RG Málaga, L 1382, ff. 565r-566v).

transporte¹⁰⁸¹. Bajo el título «carreteros» se registraron en la ciudad 10 maestros que realizaban el trabajo en sus casas, 3 de primera clase, que podrían ganar 2.750 reales anuales, y 7 de segunda clase, a los que se les calculó 2.200. Los 9 oficiales podrían ganar 5 reales y medio al día¹⁰⁸². Sin embargo, en la Relación de Individuos de la Parroquia de Santiago, donde se enumeran las personas que cuentan con industrial y personal, hemos encontrado a algunos transportistas con carretas con la denominación de «aviadores de carreta». Contabilizamos hasta 14, excluyendo a doña Ana de Aranda porque aparece tachada¹⁰⁸³. Entre ellos encontramos varias mujeres por ser las jefas de hogar: Inés Jiménez, Josefa Gómez y Josefa de Herrera. No obstante, al no poseer esta documentación para el resto de parroquias, sólo resulta útil para constatar, por un lado, la dificultad para aportar una cifra de transportistas con carretas en el reino de Granada y, por otro, la poca importancia que se dio a esta actividad a la hora de registrarla, pues como venimos repitiendo, la fuente no es neutral.

¹⁰⁸¹ María Begoña Villar García, *Los extranjeros en Málaga en el siglo XVIII* (Córdoba: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1982), 72. El palanquín era un oficio propio de los italianos, mientras que en el de carreteros y carretoneros aparecen también franceses.

¹⁰⁸² AHPGr, CE, RG Málaga, L 1382, f. 221r.

¹⁰⁸³ AHPGr, CE, Relación de individuos de la Parroquia de Santiago y las personas que en las Repuestas Generales resultan con industria, L 6382, f. 9v. Para las averiguaciones de esta ciudad se estimaron cuatro círculos que corresponden a las parroquias de San Juan, Santiago, Sagrario y Mártires, dando una parte de campo a cada una. La de Santiago se distribuía «desde el casco de Málaga por el camino de la fuente de la Reina hasta la villa de Colmenar, y por poniente buscando el arroyo de Guadalmedina hasta su nacimiento descende el arroyo de Vallestereros, pasa a las lomas de Aguilar, Almarrigar y Cerro del Aguilillo, cordillera Carajo hasta Chaperá y aguas vertientes buscando el término de Casabermeja, y por dicha Guadalmedina a Málaga», En AHPGr, CE, RG Málaga, f. 1v.

Tabla 9.2. Aviadores de carretas en la Parroquia de Santiago de Málaga (s. XVIII)

Aviadores de carretas	Bernabé Ortiz
	Francisco López
	Fernando de Cuenca
	Francisco Navarrete
	Francisco de Herrera
	Gregorio García
	Inés Jiménez
	Juan Navarrete el mayor
	Juan Navarrete el menor
	Manuel Montilla
	Juan Ramírez
	Josefa Gómez
	Josefa de Herrera
	Juan Poyatos

Fuente: Catastro de Ensenada. AHPGr, CE, Relación de individuos de la Parroquia de Santiago y las personas que en las Repuestas Generales resultan con industria, L 6382.
Elaboración Propia.

En Alhaurín de la Torre contabilizamos 10 cosarios de carretas, a los que se les reguló un promedio de 1.298 reales, en una horquilla entre los 550 reales de Sebastián de Cabrera y los 2.200 de Manuel Ruiz¹⁰⁸⁴. Suman una utilidad por su industrial de 12.980 reales, la misma cantidad que se trasladó al Estado Local de la Letra F, y que supone un peso del 16,2% del industrial de la villa¹⁰⁸⁵, donde son los únicos transportistas al no haber arrieros.

¹⁰⁸⁴ AHPGr, CE, RG Alhaurín de la Torre, L 996, f. 36r.

¹⁰⁸⁵ AHPGr, CE, RG Alhaurín de la Torre, L 996, f. 60v-61r.

Tabla 9.3. Cosarios de Carretas en Alhaurín de la Torre (S. XVIII)

Cosario de Carretas	Utilidad (reales de vellón)
Sebastián de Cabrera	550
Bartolomé Pinto	770
Juan Quintano	1.100
Francisco Barrionuevo el menor	1.100
Mateo Barrionuevo	1.100
Andrés de Reyes	1.100
Francisco de Moya	1.100
Juan de la Cruz	1.980
Francisco Barrionuevo el mayor	1.980
Manuel Ruiz	2.200
TOTAL: 10	12.980

Fuente: Catastro de Ensenada. AHPGr, CE, RG Alhaurín de la Torre, L 996, f. 36r.
Elaboración propia.

Asimismo, contabilizamos artesanos carreteros en algunas localidades de la Entidad de Málaga, como Alhaurín de la Torre y Casabermeja, aunque en esta última no se registre ningún transportista con carretas. En Alhaurín de la Torre había dos maestros, Pedro Martín, que podría ganar 5 reales diarios, y Pascual Marín, 3 reales diarios; y un oficial, Manuel Miralleis, al que le calcularon 2 reales al día¹⁰⁸⁶. Y dos maestros carreteros en Casabermeja, estimándoseles 330 reales anuales a cada uno¹⁰⁸⁷.

En la Entidad de Vélez-Málaga tampoco se registró ningún transportista con carretas, pese a que contaba con una de las vías aptas para carretas más importantes entre la capital del Reino y el puerto de la ciudad de Málaga. Alhama, que compartía la circulación del camino, sin embargo, cuenta con 8 artesanos de carretas, 3 maestros y 5 oficiales, a los

¹⁰⁸⁶ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Alhaurín de la Torre, f. 820v.

¹⁰⁸⁷ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Casabermeja, L 281, f. 632r.

que les registraron igual utilidad de 2 reales diarios¹⁰⁸⁸. Se trasladaron al Estado Local de la Letra G como carreteros, sumando 2.520 reales anuales¹⁰⁸⁹.

Tampoco se registra ningún transportista con carretas en General de Zafayona. Ya entrados en el Partido de Granada, tendremos que llegar a la cortijada de Chauchina para localizar dos bolicheros de carretas, Francisco Cortés y Pedro Salinas. A ambos se les calculó una utilidad muy baja por su tráfico, 100 reales de vellón¹⁰⁹⁰. El producto era tan bajo debido a que la dedicación al oficio es calculada como complemento a las labores del campo. Así, en el Libro de Cabezas de Casa, Francisco Cortés se registró como pegujarero de 36 años, y un hogar con su mujer Cristobalina Guzmán, de 39 años; y Pedro Salinas, como labrador de 31 años, con su mujer Francisca de Martos, de 30 años, y su hija María, de 4¹⁰⁹¹.

Para aproximarnos a su propiedad, consultamos el Libro de lo Real, donde a Pedro Salinas, labrador, se le reconocen la mitad de dos casas, por las que podrá ganar 70 reales. Asimismo, cuenta con tres piezas de riego, que le pueden rendir 167 reales y 11 maravedís (una de dos marjales de buena calidad en el pago del Viñazo, otra con cuatro marjales, en el mismo pago, de buena calidad, y otros 19 marjales en el pago del Rodeo, con 9 marjales de inferior calidad y 10 de inútil). Conjuntamente, cuenta con dos piezas de tierra de secano, una fanega de buena calidad en el pago de la Venta de Vidrio, y otra de igual calidad en el pago de Sorruedos. En el ganado le registraron una yunta de bueyes y una lechona pequeña (sin calcularle producto alguno). A todo ello, le calcularon la utilidad en el ramo personal de labrador por 300 reales, sumando todo ello 376 reales y 22 maravedís¹⁰⁹². Respecto a Francisco Cortés, de igual forma, no le regularon el industrial del transporte, sino el personal de pegujarero (300 reales). Contaba sólo con la mitad de una casa (18 reales y

¹⁰⁸⁸ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Alhama, L 276, f. 40r.

¹⁰⁸⁹ AHPGr, CE, RG Alhama, L 993, s/f.

¹⁰⁹⁰ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Chauchina, L 284, f. 522v.

¹⁰⁹¹ AHPGr, CE, RP Chauchina, L 1186, ff. 35v / 45r.

¹⁰⁹² AHPGr, CE, RP Chauchina, L 1186, ff. 285r-286v.

medio) y con un par de bueyes, sumando su producto total de 318 reales y 17 maravedís¹⁰⁹³.

Chauchina nos muestra un ejemplo de cómo la carretería fue relegada a la categoría de actividad residual en el día a día de quienes fueron considerados bolicheros de carretas, cuyas ocupaciones principales serían las agrarias. Así, el industrial del transporte no se trasladó a sus respectivos asientos en el Libro de lo Real, pero sí lo hizo al resumen del Libro de lo Real, en el apartado del industrial, y también en el Estado Provincial¹⁰⁹⁴.

La cortijada contaba con un artesano del transporte, José de Teva, cuyo ejercicio de hacer y reparar carretas le producía 200 reales anuales, según las Respuestas Generales¹⁰⁹⁵. Era un maestro carretero de 45 años, que convivía con su esposa, Sebastiana Granados, de 40, y su sobrino, José de Salas, de 10 años. Sólo poseía una yegua (15 reales) y el personal de carretero (550), sumando un producto de 565 reales¹⁰⁹⁶.

La capital del reino de Granada contaba con 25 bolicheros. Se localizan en las parroquias de San Ildefonso (68%) y de las Angustias (32%). San Ildefonso se situaba en el Triunfo, lugar de descanso de los bueyes. A los bolicheros no se les registran carretas, como en los casos de Ventura Franquiza, de la parroquia de las Angustias, que, para la actividad de bolichero, disponía de una yunta de caballos, por la que se consideró que podría ganar 1.650 reales; o de Juan de Torres, también de las Angustias, con un par de mulas e igual producto de 1.650 reales. Del mismo modo, se daban los casos de quienes poseían una yunta de bueyes, pero no registran carretas, casos como el de Juan de Viedma y Juan de Villanueva de San Ildefonso, a los que les regularon 2.866 reales por el industrial con dos bueyes. Sin embargo, el industrial se calculó por yuntas de bueyes. Aunque no registraran la carreta, seguramente la poseyeran. Así, de los 25 bolicheros, se les anotan

¹⁰⁹³ AHPGr, CE, RP Chauchina, L 1186, f. 327r.

¹⁰⁹⁴ AHPGr, CE, RP Chauchina, L 1186, ff. 341r.

AHN, Ministerio de Hacienda, Libro 7444, Letra F Granada.

¹⁰⁹⁵ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Chauchina, L 284, ff. 533r.

¹⁰⁹⁶ AHPGr, CE, RP Chauchina, L 1186, f. 338r.

carretas a 16. A trece de ellos 1 carreta; a dos, 2 carretas; y, únicamente, a Nicolás Martínez, de San Ildefonso, 4 carretas con 4 yuntas de bueyes. En cuanto al ganado, los datos nos indican que estamos ante un modelo más cercano a las carretas churras que a las de puerto a puerto, pues las primeras sólo llevaban 2 bueyes¹⁰⁹⁷.

El industrial se les reguló por número de carretas o yunta de bueyes, considerándolo indisoluble. Por cada una, 2.866 reales, sumando todos ellos un industrial de 85.195 reales, entre los que se encuentran los referidos bolicheros de bestias. La cifra aumenta a 97.444 reales en el traslado al Estado Local de la Letra F, pero muy inferior a los grandes medios de transporte de la ciudad: las cabañas (244.275 reales) y, dato muy significativo, a los arrieros (1.014.424 reales)¹⁰⁹⁸.

El industrial promedio por bolichero se sitúa en los 3.408 reales, distribuido de la siguiente forma: el 8%, correspondiente a los bolicheros de bestias, 1.650; el 80% podría ganar 2.860 reales por el tráfico con una carreta y un par de bueyes, sumando en algunos casos algún producto más por el personal de un hijo, como a Ceferino Guerrero, de Las Angustias, (360), o añadiendo el producto por el industrial de alguna bestia. Es el ejemplo de Lucas Lorite, de la parroquia de San Ildefonso, al que le suman 400 reales por una caballería menor. Otro 8% podría ganar 5.732 reales por dos carretas (4 bueyes); y tan sólo el referido Nicolás Martínez, 11.464 reales por cuatro carretas (8 bueyes). A éstos habría que sumar el industrial de Manuel Martínez (4.526 reales), por una yunta de vacuno y otra de caballar.

¹⁰⁹⁷ AHPGr, CE, RP, LGSi 1269, ff. 73r-78v.

¹⁰⁹⁸ AHMGR, CE, RG Granada, L. 508, ff.1104v-1105r.

Tabla 9.4. Los bolicheros de la ciudad de Granada (s. XVIII)

Nombre	Parroquia	Nº Carretas	Nº Bueyes	Utilidad (reales de vellón)	Otros
Agustín Pelegrina	Angustias	1	2	2.866	-
Agustín González	San Ildefonso	1	2	2.866	-
Antonio Sánchez	San Ildefonso	1	2	2.866	-
Ventura Franquiza	Angustias	-	-	1.650	1 yunta de caballos
Doña Catalina Fernández	San Ildefonso	1	2	2.866	-
Francisco del Castillo	San Ildefonso	1	2	2.866	-
José Pelegrina	Angustias	1	2	2.866	-
José González	San Ildefonso	1	2	2.866	-
José Roldán	San Ildefonso	1	2	2.866	-
Juan Fernández	Angustias	-	2	2.866	-
Juan de Viedma	San Ildefonso	-	2	2.866	-
Juan de Villanueva	San Ildefonso	-	2	2.866	-
Lucas Lorite	San Ildefonso	1	2	2.866	1 caballería menor (400)
Juan de Torres	Angustias			1.650	1 par de mulas
Magdalena Carrillo	San Ildefonso	1	2	2.866	-
Jazinto Garrido	Angustias		2	2.866	-
Pedro López	San Ildefonso	1	2	2.866	-
Manuel Fernández	Angustias		2	2.866	-
Pedro Roldán	San Ildefonso	1	2	2.866	-
Melchor Ruiz	San Ildefonso	-	2	4.516	1 yunta de vacuno y otra de caballar (400)
Salvador Puertollano	San Ildefonso	1	2	2.866	-
Juan Jiménez Marín	San Ildefonso	2	4	5.732	-
Manuel Riado	Angustias	2	4	5.732	-
Nicolás Martínez	San Ildefonso	4	8	11.464	-
Ceferino Guerrero	Angustias	-	2	2.866	Personal de un hijo (360)
TOTAL: 25	-	21	56	85.195	-

Fuente: Catastro de Ensenada., CE, RP, LGSÍ 1269, ff. 73r-78v. Elaboración Propia.

Las 21 carretas registradas en el Libro General Secular de Industriales de la ciudad de Granada no llegarían a completar una cuadrilla de carretas¹⁰⁹⁹. Mientras que en los pueblos de la Hermandad de Carreteros de Burgos-Soria la media de carretas por propietario se situaba en 4,96 (14-15 bueyes), en Granada el promedio no alcanzaba el 1,3, disponiendo la mayoría de bolicheros solamente de una carreta (2 bueyes)¹¹⁰⁰. Sin embargo, el industrial de la ciudad Granada para el transporte con carretas fue muy superior a los 300 reales de Burgos-Soria. Para poder llegar a los 2.866 reales, que en Granada se le calculó a una carreta, tendrían que ser propietarios de 9 carretas. Y para poder llegar al industrial de Nicolás Martínez, tener más de 35 carretas, pues con este número, a Andrés Cuesta de Carnicosa de la Sierra le calcularon de ganancias reales 10.500 reales¹¹⁰¹. No obstante, las cifras no son comparables, pues el industrial de la ciudad de Granada parece responder a la regulación en bruto, sin tener en cuenta los gastos del transporte, mientras que el de la Hermandad corresponde a las ganancias netas, una vez descontado el mantenimiento de las bestias y los salarios de las cuadrillas. Sobre esta la cuestión, Concepción Camarero Bullón explicó cómo se les calculó el neto, encontrando operaciones que tuvieron que ser objeto de reaveriguación, por no dar los subdelegados por ciertas cifras tan bajas. Habría que devengar los salarios de la cuadrilla, la manutención de ésta, los gastos derivados del viaje y el transporte, así como de la invernada, resultando un coste bruto por carreta de 404 reales anuales en Hontoria del Pinar. Así, la utilidad neta quedaba en tan sólo 66 reales, mucho más baja que la de la arriería¹¹⁰². La mayoría de los pueblos carreteros de la Hermandad coincidieron en establecer en 300 reales la utilidad de las carretas de puerto a puerto y en 120 reales, las ordinarias, a excepción del citado Hontoria, caso que llegó a la Junta de la Única Contribución, estableciendo que se regulase

¹⁰⁹⁹ Grupo que conducía entre 25-30 carretas. En Camarero Bullón, *Burgos y el Catastro de Ensenada*, 289.

¹¹⁰⁰ Pedro Gil Abad, *Junta y hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria* (Burgos: Diputación de Burgos, 1983), 178.

¹¹⁰¹ Gil Abad, *Junta y hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria*, 184.

¹¹⁰² Camarero Bullón, *Burgos y el Catastro de Ensenada*, 290-291.

a cada carreta de puerto a puerto 300 reales en favor de la homogeneidad¹¹⁰³. Sorprende que en la ciudad de Granada sea 9 veces mayor. Una explicación es que estos bolicheros, propietarios de carretas, transportaban directamente, pudiéndose mancomunar o no con otros carreteros, pero sin contar con cuadrillas del grado de especialización de las de Burgos-Soria. De ahí que estamos ante una utilidad bruta y no neta.

La dedicación de los bolicheros a la actividad del transporte debió ser importante si atendemos al industrial calculado, aunque los Libros de los Cabezas de Casa nos informan de la complementariedad con otras actividades. A la mayoría se les consideró bolicheros, a excepción de Juan de Villanueva, de 30 años, al que se le registró como gañán¹¹⁰⁴; de Melchor Ruiz, de 50 años, como verdulero¹¹⁰⁵; y de Lucas Lorite, como labrador¹¹⁰⁶. Asimismo, se calculó industrial a dos jefas de hogar por un transporte que ejecutarían previsiblemente otros miembros del hogar o para el que contratarían a terceros. En el caso de doña Catalina Fernández ha sido casi imposible determinar de quién se trata, puesto que no conocemos su parroquia u otros datos y es un nombre común, apareciendo varias jefas de hogar en diferentes parroquias, a lo que se une que, en la tabla del Libro General Producible de Mujeres Hacendadas de Granada¹¹⁰⁷, no aparece ninguna mujer con dicho nombre, posiblemente porque no tuviese propiedades, más que el industrial que ya se le había calculado. Nos decantamos por que sea la que se registra en la parroquia de San Ildefonso, que, con 66 años, tiene a su servicio a Nicolás García, de 24 años, que se haría cargo de la actividad¹¹⁰⁸. La otra jefa de hogar es Magdalena Carrillo, viuda pobre de 27 años, cuyo hijo mayor, Antonio Martínez, de 17, podría ser el bolichero. Tenía dos hijos

¹¹⁰³ Camarero Bullón, *Burgos y el Catastro de Ensenada*, 299-300.

¹¹⁰⁴ AHPGr, CE, RP Granada, L 1258, f. 395r.

¹¹⁰⁵ AHPGr, CE, RP Granada, L 1258, f. 438r.

¹¹⁰⁶ AHPGr, CE, RP Granada, L 1258, f. 435v.

¹¹⁰⁷ AHPGr, CE, RP Granada, L 1267.

¹¹⁰⁸ AHPGr, CE, RP Granada, L 1258, f. 325r.

más, Andrés, de 12 años, y Rosalía, de 7¹¹⁰⁹. También hemos encontrado en los libros de cabezas de casa un jornalero con carreta, Manuel Riado de 40 años¹¹¹⁰.

En cuanto a la estructura de los hogares, los transportistas con carretas de la ciudad de Granada, se inscriben en los parámetros proporcionados por James Casey y Bernard Vincent¹¹¹¹, la mayoría son nucleares, con algún solitario, como José Roldán de 56 años¹¹¹²; o extenso, como Lucas Lorite, que convive con su mujer Ana Ruiz, su hijo Juan y una parienta llamada Isabel López¹¹¹³.

Las Respuestas Generales de la ciudad de Granada nos informan de que «el oficio de carretero tendrá diez maestros que podrá ganar cada uno el día que trabaje siete reales y quatro oficiales, que asimismo ganará cada uno del propio modo»¹¹¹⁴. Los fabricantes de carretas también quedaron registrados en el Libro del Personal Cualificado. Contabilizamos 17 maestros y oficiales de carreteros con un industrial de 14.400 reales de vellón (4 maestros carreteros, que podrían ganar por cabeza 1.260 reales al año, y 13 oficiales, 720 reales anuales cada uno)¹¹¹⁵. Se les regularon cuatro reales, por 180 días a los oficiales, y siete reales, por los mismos 180 días a los maestros. El Estado Local de la Letra G aumenta su número a 19 (5 maestros, que suman 6.300 reales y 13 oficiales, 10.080 reales)¹¹¹⁶. Entre los que no se trasladaron al Libro del Personal Cualificado se encontraban: Alfonso Pérez, oficial de Miguel Ruiz, maestro carretero de 26 años, con el

¹¹⁰⁹ AHPGr, CE, RP Granada, L 1258, f. 456r.

¹¹¹⁰ AHPGr, CE, RP Granada, L 1258, f. 173r.

¹¹¹¹ James Casey y Bernard Vincent, “Casa y familia en la Granada del Antiguo Régimen” en *La familia en la España mediterránea (Siglos XV-XIX)*, coord. Pierre Vilar (Madrid: Crítica, 1987), 172-211.

¹¹¹² AHPGr, CE, RP Granada, L 1258, f. 394r.

¹¹¹³ AHPGr, CE, RP Granada, L 1258, f. 435v.

¹¹¹⁴ AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Granada, L 290, ff. 499v-500r.

¹¹¹⁵ AHPGr, CE, LPC 1270, ff. 214r-218v.

¹¹¹⁶ AMGR, CE, RG Granada, L 508, f. 1108v.

que constituía el hogar¹¹¹⁷; y Bernardo Ballesteros, maestro carretero de 44 años, que convivía con su mujer, María Ortega, de 34, y su hijo José, de año y medio¹¹¹⁸. Tampoco se registró a Manuel de Martos, maestro carretero de 26 años, que convivía con su madre María Teba, de 52, su hermana Antonia, de 32, y el único aprendiz de este oficio registrado, su hermano Ramón, de 16 años¹¹¹⁹.

Respecto a su localización, estos artesanos se registran en las mismas parroquias que los bolicheros: en las Angustias un maestro artesano y cinco oficiales y en San Ildefonso tres maestros y ocho oficiales. Predominan los hogares nucleares, con un tamaño medio de 3,8. También algunos extensos, como el de Manuel de Martos, ya referido, el de Melchor Montoro, de 26 años, en el que, además de su mujer, Francisca López, de 24, y su hija Salvadora, de 1, vivía su hermana, Isabel Montoro, de 20¹¹²⁰. Y algunos solitarios, como Juan de Castro, maestro carretero de 35 años¹¹²¹, y Salvador Sánchez, oficial de carretero, de 36¹¹²². También había hogares encabezados por mujeres en el que uno de sus hijos se dedicara al oficio, como el de Juana Martín, viuda de 70 años, que registra como oficial de carretero a su hijo Francisco Pérez, de 44 años, y como jornalero, a Pedro, que aparece en el Libro del Personal como cualificado, de 33 años¹¹²³; y el de María Ruiz, viuda de 53 años, cuyo hijo de 20 años, Juan Sánchez, es oficial de carretero. Además, en el hogar se registran cinco hijos más y dos nietos¹¹²⁴. Las edades de estos artesanos se situaban en un promedio de 35 años, siendo los de más edad Cristóbal Bayo de 68, oficial de carretero, de 60 años, que vive con su mujer Josefa, de 68, y su hijo Vicente, de 24, que en el Libro de

¹¹¹⁷ AHPGr, CE, RP Granada, L 1258, f. 232v.

¹¹¹⁸ AHPGr, CE, RP Granada, L 1258, f. 254v.

¹¹¹⁹ AHPGr, CE, RP Granada, L 1258, f. 268v.

¹¹²⁰ AHPGr, CE, RP Granada, L 1258, f. 461v.

¹¹²¹ AHPGr, CE, RP Granada, L 1258, f. 430r.

¹¹²² AHPGr, CE, RP Granada, L 1258, f. 499v.

¹¹²³ AHPGr, CE, RP Granada, L 1258, f. 423v.

¹¹²⁴ AHPGr, CE, RP Granada, L 1258, f. 470r.

los Cabezas de Casa se registra de jornalero y no carretero, como en el Libro del Personal Cualificado¹¹²⁵; y Joaquín Gómez, de 60 años, que vive con su mujer, Ana Enamorado, de 46, y sus hijos, Joaquín, del mismo oficio, y José.¹¹²⁶ La mayoría estaban casados y tenían hijos, algunos de ellos, como los de Cristóbal y Joaquín, también dedicados a este oficio.

Tabla 9.5. Artesanos carreteros en la ciudad de Granada (s. XVIII)

Artésano	Parroquia	Categoría gremial	Utilidad (reales de vellón)
Cristóbal Bayo	Angustias	Oficial	720
Vicente Bayo (hijo)	Angustias	Oficial	720
José Bayo	Angustias	Oficial	720
Manuel de Ortega	Angustias	Oficial	720
Melchor Montoro	Angustias	Oficial	720
Miguel Ruiz	Angustias	Maestro	1.260
Francisco Santiago	San Ildefonso	Oficial	720
Joaquín Gómez	San Ildefonso	Maestro	1.260
Joaquín Gómez menor	San Ildefonso	Oficial	720
José de Gálvez	San Ildefonso	Oficial	720
Juan de Castro	San Ildefonso	Maestro	1.260
Juan de Torres	San Ildefonso	Oficial	720
Juan Sánchez	San Ildefonso	Oficial	720
Manuel Sánchez	San Ildefonso	Maestro	1.260
Pedro Pérez	San Ildefonso	Oficial	720
Pedro Sánchez	San Ildefonso	Oficial	720
Salvador Sánchez	San Ildefonso	Oficial	720
TOTAL: 17			14.400

Fuente: Catastro de Ensenada. AHPGr, CE, LPC 1270, ff. 214r-218v.

Elaboración Propia.

¹¹²⁵ AHPGr, CE, RP Granada, L 1258, f. 177r.

¹¹²⁶ AHPGr, CE, RP Granada, L 1258, f. 403v.

En la cercana villa de Alhendín, como ya vimos en el capítulo pasado, al que nos remitimos, se localizaron cuatro bolicheros de carretas, que podrían ganar hasta 4.400 reales de vellón¹¹²⁷.

Recapitulando, en la Entidad principal de Granada sólo se registraron transportistas con carretas en Chauchina, Granada y Alhendín. Pero el transporte ocasionó la necesidad de un oficio, el de carretero, que, además de localizarse en Granada, también lo encontramos en Gabia la Grande, donde cada uno de los dos maestros carreteros podrá ganar 50 ducados. Lo son, Pedro Muñoz, carpintero de carretas de 50 años, que convive con su mujer, Ana Vaca, de 49, y sus cinco hijos¹¹²⁸; y Joaquín Moreno, carretero soltero de 24 años, que vive con su hermana María, de 18¹¹²⁹. El Resumen del Libro de lo Real aumentó a cada uno su utilidad a 100 ducados anuales¹¹³⁰. Otro término que registra este oficio es Huétor Santillán, donde Matías Yáñez de Aguilar, oficial de carretero de 42 años podría ganar 3 reales al día, que, por 180 días, sumaban 540 reales (2,9% del total del personal de la villa)¹¹³¹. Además, poseía una casa, un pedazo de tierra de riego con varios árboles, sumando un producto total de 588 reales y 22 maravedís¹¹³², para un hogar nuclear de gran tamaño (10), con esposa y ocho hijos¹¹³³. Igualmente, en Pinos Puente hay dos maestros de carretero, José Mesa y Juan Mesa y 2 oficiales, Blas Mesa y Pascual Mesa, a quienes se regulan entre 2 y 3 reales diarios¹¹³⁴; en Atarfe, Manuel Fajardo y José Fajardo el mayor se ejercitan como carreteros, contando el primero con un oficial, al que le da de

¹¹²⁷ AHPGr, CE, RP Alhendín, L 998, ff. 138v-139r

¹¹²⁸ AHPGr, CE, RP Gabia la Grande, L 1239, f. 313r.

¹¹²⁹ AHPGr, CE, RP Gabia la Grande, L 1239, f. 324r.

¹¹³⁰ AHPGr, CE, RP Gabia la Grande, L 1239, ff. 856v-857r.

¹¹³¹ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Huétor Santillán, L 291, f. 92r.

AHPGr, CE, RG Huétor Santillán, L 1314, ff. 71v-72r.

¹¹³² AHPGr, CE, RP Huétor Santillán, L 1313, f. 258r.

¹¹³³ AHPGr, CE, RP Huétor Santillán, L 1313, f. 73v.

¹¹³⁴ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Pinos Puente, L 299, f. 157r.

comer diariamente y 360 reales anuales, y el segundo, con un hijo que trabaja como oficial de su padre algunas temporadas, mientras en otras incluye a otros oficiales¹¹³⁵; y, por último, en Albolote, aparecen tres maestros y un oficial¹¹³⁶.

9.1.3. El camino de Granada a Sevilla: Loja y Las Villas

Los transportistas con carretas no se registraron en la documentación catastral de las Entidades de Loja (6) y Las Villas (15), lo que no significa que no hubiese, como pondremos de manifiesto. En las localidades cercanas al camino de Granada a Sevilla o Camino de Andalucía podríamos pensar que se registrara este tipo de transporte. Sin embargo, en el Partido de Loja contabilizamos 7 artesanos de carretas en las localidades de Huétor Tájar, Salar y Villanueva de Mesía.

En Huétor Tájar había dos maestros de carretero que podrían ganar 750 reales al año¹¹³⁷, pero, al estimar aproximadamente 180 días, se redujo a 360 reales el cálculo de sus respectivos registros en el Libro de lo Real. Eran los hogares de Pedro Aguilar, carretero de 40 años, su mujer Bárbara López, de 30, y sus hijos, Antonio y María¹¹³⁸; y el de Francisco Latorre, carretero de 28 años, su mujer Juliana de Porras, de 22, y su hijo Francisco¹¹³⁹. En Salar también se registran dos carreteros sin oficiales ni aprendices, que podrán ganar 55 ducados al año¹¹⁴⁰. Son José de Funes, carretero y labrador, de 60 años, y Gabriel García, de 36¹¹⁴¹. A ambos se les calculó en el Libro de lo Real un personal de 540 reales¹¹⁴².

¹¹³⁵ AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Atarfe, L 277, f. 654r.

¹¹³⁶ AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Atarfe, L 276, f. 397v.

¹¹³⁷ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Huétor Tájar, L 291, f. 151v.

¹¹³⁸ AHPGr, CE, RP Huétor Tájar, L 1315, f. 58r.

¹¹³⁹ AHPGr, CE, RP, Huétor Tájar, L 1315, f. 67r.

¹¹⁴⁰ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Salar, L 300, f. 358r.

¹¹⁴¹ AHPGr, CE, RP Salar, L 1536, ff. 53v / 64v.

Finalmente, Villanueva de Mesía contaba con 3 carreteros, también sin oficial ni aprendiz, que trabajaban pocos días en este oficio. Lo complementaban como jornaleros del campo. Por su trabajo de carreteros podrían tener una utilidad de 10 ducados al año¹¹⁴³.

Del mismo modo, tampoco se registraron transportistas con carretas en la Entidad Principal de Las Villas (Las Siete Villas) que, como hemos dicho en capítulos anteriores, tenían la obligación de abastecer de grano a la ciudad de Granada. Y, aunque no se registran transportistas profesionales con carretas, por sus caminos debieron discurrir carreteros y entre sus vecinos es probable que hubiera quienes de forma secundaria transportaran, pues contamos con su presencia en Montejícar, Montefrío, Iznalloz, Íllora, Guadahortuna, Colomera y Torre-Cardela.

En Colomera hallamos un maestro de carretero, que puede ganar por su oficio 250 ducados¹¹⁴⁴, trasladados a 15 reales diarios (2.700) a la Letra G, siendo el 0,02% del personal de esta localidad¹¹⁴⁵. Era Francisco de León, de 32 años, con un hogar extenso en el que vivían su mujer Ana de Jérez, de 32, sus cuatro hijos menores y su hermana, María de León, de 48¹¹⁴⁶. Entre su patrimonio se contabiliza una casa (99 reales), dos tierras de secano (26 reales y 11 maravedís), una viña (5 reales), algunos árboles (30 reales y 5 maravedís y medio), trece colmenas (6 reales), una mula y cuatro cabezas de ganado de cerda (104 reales y 22 maravedís y medio), ascendiendo su producto a 3.014 reales y 4 maravedís¹¹⁴⁷.

¹¹⁴² AHPGr, CE, RP Salar, L 1536, ff. 123r / 235r.

¹¹⁴³ AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Villanueva de Mesía, L 303, f. 396v.

¹¹⁴⁴ AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Colomera, L 278, f. 137r.

¹¹⁴⁵ AHPGr, CE, RG Colomera, L 1165, ff. 70v-71r.

¹¹⁴⁶ AHPGr, CE, RP Colomera, L 1163, f. 179r.

¹¹⁴⁷ AHPGr, CE, RP Colomera, L 1163, ff. 15r-17v.

En Guadahortuna había otro maestro carretero, al que se le consideró de utilidad 4 reales diarios¹¹⁴⁸, sumando 720 reales, un 1,7% del personal de la villa¹¹⁴⁹. Se registra en dicho oficio Diego Sánchez, de 56 años, casado con Antonia Muñoz, de 46, con un hijo jornalero, Antonio, de 18, y tres hijas, Gregoria de 26, María de 15 y Francisca de 9. Además, bajo el mismo techo vivían José López, hijo de Antonia Muñoz, que era jornalero, de 32 años, y Ana, de 30¹¹⁵⁰. Poseía una casa (44 reales) y un asno (2 reales y 22 maravedís), que, junto a su personal carretero y el de sus hijos jornaleros, sumaba 1.264 reales y 22 maravedís¹¹⁵¹.

En Íllora se registran 6 maestros carreteros y aperadores, a los que les calcularon una utilidad de 4 reales diarios¹¹⁵², sumando 4.320 reales (1,2% del personal de la villa)¹¹⁵³. Corresponden a Alonso de Palma, carretero de 37 años, Juan de Torres de Castilla, carretero de 39, Juan Martín de Vílchez, carretero de 28, Lorenzo de Torres, viudo, carretero de 62, Pedro del Olmo de la Peña, carretero de 36, y Diego Morón, jornalero de 42¹¹⁵⁴. Todos tenían una gran dependencia al oficio o al jornal, pues no registraban tierras propias.

En Iznalloz las Respuestas Generales nos informan de la presencia entre su vecindario de un maestro carretero, que podría ganar 1 real diario por el ejercicio de este oficio,¹¹⁵⁵ y, en el Estado Local de la Letra G, 1 carretero a 2 reales diarios (04% del

¹¹⁴⁸ AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Guadahortuna, L 288, f. 318v.

¹¹⁴⁹ AHPGr, CE, RG Guadahortuna, L 1279, ff. 65v-66r.

¹¹⁵⁰ AHPGr, CE, RP Guadahortuna, L 1278, f. 64r.

¹¹⁵¹ AHPGr, CE, RP Guadahortuna, L 1278, f. 378r.

¹¹⁵² AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Íllora, L 292, f. 189r-v.

¹¹⁵³ AHPGr, CE, RG Íllora, L 1321, ff 188v-189r.

¹¹⁵⁴ AHPGr, CE, RP Íllora, L 1317, ff. 396r / 424v / 430v / 434r / 446v / 409r.

¹¹⁵⁵ AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Iznalloz, L 292, f. 40r.

personal)¹¹⁵⁶. Por el contrario, el Libro de los Cabezas de Casa sólo registra un oficial de Carretero, Blas de Torres, de 20 años, que integraba el hogar encabezado por su madre, Luisa Peña, viuda pobre, de 56 años, además de su hermano Tomás Torres, miliciano de 25, y su hermana Francisca, de 18¹¹⁵⁷. Su riqueza se constituía en una pieza de secano de tres fanegas de tercera calidad y el personal de los dos hijos, sumando todo ello 627 reales y 6 maravedís¹¹⁵⁸.

Las Respuestas Generales apuntaron tres aperadores u oficiales de carretero en Montejícar: Diego Fernández, de 46 años, al que le regularon 70 ducados; José Ramírez, de 24 años, 30 ducados; y Tomás Fernández, de 43 años, 15 ducados. Se trasladó al Estado Local de la Letra G como 1 carretero a 4 reales y medio (810 reales), otro a 2 reales (360 reales) y un último a 1 (180 reales), sumando 1.350, el 2,9% del producto personal de la localidad¹¹⁵⁹. El Libro de los Cabezas de Casa los eleva a cinco, añadiendo a Bartolomé Origüela, de 80 años, y a Juan Martínez Canaria, de 40¹¹⁶⁰. Al igual que en Íllora, estos artesanos contaban con su trabajo, alguna casa y ganado, sin tierras. Como muestra, Tomás Fernández tenía una casa (44 reales), dos cabezas de ganado mular, una de asnal y cuatro de cerda (29 reales y 11 maravedís), y su personal, que se calculó a real diario, por los 180 días que se señalan a todos los artistas, sumando un total de 253 reales y 11 maravedís¹¹⁶¹; José Ramírez con 1 cabeza de cerda (6 reales y 33 maravedís y los dos reales que podría ganar al día (360 reales), sumando 366 reales y 33 maravedís¹¹⁶²; Diego Fernández con dos cerdas y

¹¹⁵⁶ AHPGr, CE, RG Iznalloz, L 1328, ff. 80v-81r

¹¹⁵⁷ AHPGr, CE, RP Iznalloz, L 1329, f. 159r.

¹¹⁵⁸ AHPGr, CE, RP Iznalloz, L 1329, ff. 570r-v.

¹¹⁵⁹ AHPGr, CE, RG Iznalloz, L 1328, ff. 78v-79r.

¹¹⁶⁰ AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Montejícar, L 293, ff. 285r-v.

AHPGr, CE, RP Montejícar, L 1416, ff. 93v / 103r-v.

¹¹⁶¹ AHPGr, CE, RP Montejícar, L 1416, f. 194r.

¹¹⁶² AHPGr, CE, RP Montejícar, L 1416, f. 490r.

4 reales y medio al día, sumando 832 reales y 11 maravedís¹¹⁶³; o Juan Martínez, con una cabeza de cerda y 180 reales anuales de personal, sumando 186 reales y 23 maravedís)¹¹⁶⁴. A Bartolomé de Origüela no se le reguló industrial por ser anciano, aunque tampoco poseía propiedades, más que un mulo, un asno y un cerdo, a lo que había que sumar el personal de su hijo Juan, jornalero (180 reales), quedando un producto total de 189 reales y 11 maravedís¹¹⁶⁵.

Por otra parte, en Montefrío había dos maestros de carretas, que podrían ganar 5 reales al día¹¹⁶⁶, sumando 1.800 reales al año (0,5% del personal de la villa)¹¹⁶⁷. Corresponden a los hogares de Miguel Cervera, de 24 años, y su hermana Catalina de Mantas, de 29¹¹⁶⁸; y Andrés Gutiérrez, de 25, su mujer Juana Josefa, de 22, y su hijo Juan, de 2¹¹⁶⁹. En cuanto al Libro de lo Real, registró también a Juan José Gutiérrez, como maestro carretero¹¹⁷⁰. Finalmente, en Torre-Cardela se registraron otros 2 maestros carreteros, que ganaban 2 reales diarios¹¹⁷¹.

¹¹⁶³ AHPGr, CE, RP Montejicar, L 1416, f. 491r.

¹¹⁶⁴ AHPGr, CE, RP Montejicar, L 1416, f. 497r.

¹¹⁶⁵ AHPGr, CE, RP Montejicar, L 1416, f. 509r.

¹¹⁶⁶ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Montefrío, L 293, f. 473r.

¹¹⁶⁷ AHPGr, CE, RG Montefrío, L 1412, ff. 248v-249r.

¹¹⁶⁸ AHPGr, CE, RP Montefrío, L 1409, f. 336r.

¹¹⁶⁹ AHPGr, CE, RP Montefrío, L 1409, f. 394r.

¹¹⁷⁰ AHPGr, CE, RP Montefrío, L 1409, f. 267r.

¹¹⁷¹ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Torre-Cardela, L 2284, f. 143.

Tabla 9.6. Los artesanos carreteros de Las Villas (S. XVIII)

Localidad	Nº. Carreteros		Categoría Gremial	Utilidad Respuestas Generales	Utilidad Letra G (reales/día)	Utilidad Letra G (reales/año)
Colomera	1		Maestro	2.750 reales/año	15	2.700
Guadahortuna	1		Maestro	4 reales / día	4	720
Íllora	6		Maestros y aperadores	4 reales/día	4	4.320
Iznalloz	1		Maestro	1 real / día	2	360
Montejícar	3		Aperadores / oficiales	770 reales / año	4 y medio	1.350
				330 reales / año	2	
				165 reales / año	1	
Montefrío	2		Maestros	5 reales / día	5	1.800
Torre-Cardela	2		Maestros	3 reales / día	-	540
TOTAL:	15					11.790

Fuente: Catastro de Ensenada. Respuestas Generales. Estados Locales Letra G.
Elaboración Propia.

A la vista de estos datos podemos presentar varias ideas. La primera gira en torno a que en el reino de Granada existe un transporte con carretas, que no quedó registrado en la magna averiguación, velado en otras actividades. Esto no quiere decir que existiera un alto volumen de carreteros, pues, sería el transporte arriero el que predominara en estas tierras, también sub-representado entre los jornaleros, pegujareros y labradores. Así, las Respuestas Generales suman 20 artesanos de carretas para Loja y Las Villas sin que registre un solo transportista con carretas, por lo que, además de dar servicio a esos transportistas con carretas no profesionales, también lo prestarían a los que se encontraran en el camino. Los protocolos notariales para el siglo XVI ya apuntaban una alta presencia de estos

transportistas, como indicó en su tesis doctoral Rafael M. Girón, que explicó esta presencia en Iznalloz a causa de la alta densidad de cortijos poseídos en la villa por las élites de la ciudad de Granada, y que «atrajo a un gran contingente de labradores que daban usos a sus bueyes en las temporadas donde no los usaban en el campo»¹¹⁷². Por tanto, estarían incluidos en otros oficios, como los de labrador o jornalero. Como segunda idea, señalar la existencia de un oficio concreto, cuya labor consistía en fabricar y reparar carretas, que, aunque con utilidades muy bajas, a excepción del maestro carretero de Colomera, apunta hacia un servicio necesario en los caminos de Loja y Las Villa. Tercero, hemos podido comprobar como los hogares de estos carreteros eran dependientes del oficio, sin que se les registre, en la mayor parte de las ocasiones, más que el personal y algún ganado. Cuarto y último, en estas comarcas no detectamos diferencias entre las categorías gremiales. Probablemente hablamos de un colectivo sin organizar, por el poco número que hay en cada localidad y por el exiguo rendimiento de un trabajo, que no permite el empleo de oficiales y aprendices.

9.1.4. Los caminos de Granada a la Costa y las Alpujarras

En las localidades del Valle de Lecrín (18), Motril (4), Salobreña (6) y las Alpujarras (45), sólo hemos encontrado un transportista con carretas en Adra. Ninguna noticia de artesanos del transporte.

Los caminos de Granada a la Costa y La Alpujarra, por sus características de herradura, no permiten el paso al transporte con ruedas en comarcas tan importantes para la circulación como el Valle de Lecrín. En cuanto a las Alpujarras, era prácticamente imposible el discurrir de las carretas, con excepciones como el campo de Dalías.

¹¹⁷² Rafael M. Girón Pascual, *Las Indias de Génova: mercaderes genoveses en el reino de Granada durante la Edad Moderna*, (Granada: Universidad de Granada, 2013), consultada el 2 de octubre de 2021, 20. <http://hdl.handle.net/10481/25160>.

Concretamente en Adra, localizamos un bolichero. Lo hacemos a través del Estado Local F, donde se registra un bolichero con carreta al que le regulan 440 reales anuales¹¹⁷³. Las respuestas que dieron a la trigésima segunda y trigésima tercera pregunta del Interrogatorio de la Letra A no mencionaron transportistas con carretas. Hemos localizado su hogar en el Libro de los Cabeza de Casa: Pedro Ortega, carretero de 40 años, María de Espín, su mujer, de 40, y sus hijos, Bárbara de 13, Gaspar de 11, Esteban de 5 y Estefanía de 8. No poseía más que su industrial de 400 reales por el transporte con carreta. Además, contaba con un mozo de carreta, Antonio de Córdoba¹¹⁷⁴.

9.1.5. Las tierras orientales del reino de Granada

El camino de Levante y su ramal a Almería surcaba las Entidades de Guadix (38), Baza (57) y Almería (25). Aunque es el territorio del Reino con más transportistas con carretas profesionales, también se detecta una fuerte subrepresentación del oficio o complementariedad, pudiendo distinguir entre un mayor grado de especialización y una actividad menor.

En concreto, el camino de Levante concentró la mayor partida de carreteros profesionales del reino de Granada en el siglo XVIII. Ya en el siglo XVI, las exportaciones de los mercaderes genoveses partían de los puertos de Alicante y Cartagena, desde donde se ponía en circulación el producto a través de este camino carretero¹¹⁷⁵. Asimismo, los lavaderos de lana de Huéscar y los recursos naturales de la Sierra de la Sagra y de Castril, especialmente los recursos madereros, son claves para comprender el transporte con carretas, pues son los principales abastecedores de madera de la ciudad de Granada.

¹¹⁷³ AHPGr, CE, RG Adra, L 0947, s/f.

¹¹⁷⁴ AHPAL, CE, RP, L 43573/5.

¹¹⁷⁵ Girón Pascual, *Las Indias de Génova: mercaderes genoveses en el reino de Granada durante la Edad Moderna*, 104-108.

En la Entidad Principal de Guadix se localizan transportistas con carretas en la villa de Gor y la propia ciudad de Guadix. El camino de carretas que partía de la ciudad de Granada hacia Levante atravesaba la villa de Gor, localidad en la que las Respuestas Generales apuntan 5 carreteros a los que se regulan 300 reales por cada carreta¹¹⁷⁶. Este camino, aunque no sufrió grandes variaciones, se mejoró en el último tercio del XVIII con diferentes obras. El tráfico requería su continua mejora, aunque ésta no significara más que el mantenimiento, para garantizar el paso. Por ejemplo, con 10 fanegas de trigo del pósito de Gor se arreglaron varios pasos peligrosos, entre los que se encontraba la bajada a la venta del Baúl¹¹⁷⁷.

En el resumen del Libro de lo Real de la villa de Gor, se anotan seis carreteros, tres con seis carretas cada uno, uno con cinco y dos con una carreta cada uno¹¹⁷⁸. De ellos,

a) Juan Moreno, de 35 años, comparte su profesión de carretero con la de labrador. Vive con su mujer Isabel Rodríguez, de 31 años, y sus hijos, María, de 3 años, Rosa, de año y medio, y Pedro, al que no se anota la edad por tener menos de un año¹¹⁷⁹. Tiene una casa (44 reales), 5 bancales de riego (60 reales y 15 maravedís) y 4 de secano (139 reales y 18 maravedís). Además, cuenta con dos bueyes para la labor y otros dos con su carreta por los que puede ganar por su transporte 300 reales. Suma un producto total de 785 reales y 16 maravedís¹¹⁸⁰.

b) Juan García Villapalacios el menor, carretero de 25 años, forma un hogar nuclear con su esposa Ana García, de 33 años, y sus cinco hijos, Juan, de 10; María, de 9; Francisco, de 3 y Rodrigo, de menos de un año¹¹⁸¹. Cuenta con una casa (55 reales) y una carreta con

¹¹⁷⁶ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Gor, L 288, ff. 641v-642r

¹¹⁷⁷ Santos Madrazo, *El Sistema de Transportes en España, 1750-1850, vol. 1. La Red Viaria* (Madrid: Turner, 1984), 306.

¹¹⁷⁸ AHPGr, CE, RP Gor, L 1251, f. 575v.

¹¹⁷⁹ AHPGr, CE, RP Gor, L 1251, f. 60r.

¹¹⁸⁰ AHPGr, CE, RP Gor, L 1251, f. 182r-184r.

¹¹⁸¹ AHPGr, CE, RP Gor, L 1251, f. 60

dos bueyes, por lo que se le regulan 300 reales anuales. Añade otros tres bueyes sueltos (20 reales). Su producto suma un total de 375 reales¹¹⁸².

c) En una casa propia en la Calle Real, viven Pedro García Romero, carretero de 33 años y su mujer, María Rodríguez, de 33, sus tres hijos, Tomás, de 7; María, de 4, y Pablo, de año y medio, y su madre María, de 64 años¹¹⁸³. Además de la referida casa (66 reales), también poseen un huerto (6 reales), un bancal de riego (16 reales y 17 maravedís), una viña (12 reales) y cinco secanos (123 reales y 4 maravedís). Cuenta con trece bueyes con seis carretas «aperadas», es decir, reparadas, por las que se le regula 300 reales a cada una de ellas. Su producto total asciende a 2.038 reales y 21 maravedís.

d) Juan García Villapalacios, el mayor, carretero de 74 años y su mujer Isabel de Martos, de 60, forman su hogar carretero en la casa que poseen en la calle del Chorrillo (55 reales)¹¹⁸⁴. Pese a contar con más de 60 años se le consideró un industrial de 1.800 reales por sus seis carretas «aperadas» y sus ocho pares de bueyes. A ello, hay que sumar una jumenta (2 reales y 22 maravedís) y una viña (6 reales), sumando su producto 1.862 reales y 22 maravedís¹¹⁸⁵.

e) Otro de los carreteros de la villa de Gor responde al nombre de Gregorio García. Con 37 años, estaba casado con Manuela García de Corcoles, de 26 años, y tenían una hija, Ana, de 4¹¹⁸⁶. Para su supervivencia el Catastro les registró únicamente 5 pares de bueyes y 5 carretas, con las que podrían ganar 1.500 reales de vellón¹¹⁸⁷.

f) Tampoco se le registraron más bienes que sus carretas y bueyes a Antonio Moreno, carretero de 29 años, en cuyo hogar se inscriben Isabel García, su mujer de 23, su

¹¹⁸² AHPGr, CE, RP Gor, L 1251, f. 351r.

¹¹⁸³ AHPGr, CE, RP Gor, L 1251, f. 426r-428r.

¹¹⁸⁴ AHPGr, CE, RP Gor, L 1251, f. 78r.

¹¹⁸⁵ AHPGr, CE, RP Gor, L 1251, f. 461r-v.

¹¹⁸⁶ AHPGr, CE, RP Gor, L 1251, f. 78r.

¹¹⁸⁷ AHPGr, CE, RP Gor, L 1251, f. 566r.

hija Ana, de 1, y Manuel Moreno, su hermano, de 18¹¹⁸⁸. Se le registraron seis carretas y seis pares de bueyes, con las que podría ganar 1.800 reales, a lo que habría que sumar el personal del hermano (360 reales), sumando un producto total de 2.160 reales¹¹⁸⁹.

Tabla 9.7. Los carreteros de la villa de Gor (s. XVIII)

Carretero	Oficio registrado	Nº Carretas	Nº Bueyes	Industrial Carretas (reales de vellón)	Producto total (reales de vellón)
Juan Moreno	Labrador y carretero	1	2	300	785
Pedro García Romero	Carretero	6	13	1.800	2039
Juan García Villapalacios, el menor	Carretero	1	2	300	375
Juan García Villapalacios el mayor	Carretero	6	16	1.800	1864
Gregorio García	Carretero	5	10	1.500	1500
Antonio Moreno	Carretero	6	12	1.800	2160
TOTAL: 6		25	55	7.500	8.723

Fuente: Catastro de Ensenada. Respuestas Generales. Libro de lo Real.

Elaboración Propia.

Los seis carreteros de Gor contaban con 25 carretas, 4 más que los de la ciudad de Granada. Disponían para su transporte de 55 bueyes, a lo que hay que sumar 3 bueyes sueltos, propiedad de Juan García Villapalacios, el menor. Creemos que a estos carreteros se les reguló el producto de 300 reales por carreta, que impuso la Junta, por lo que los

¹¹⁸⁸ AHPGr, CE, RP Gor, L 1251, f. 85r.

¹¹⁸⁹ AHPGr, CE, RP Gor, L 1251, f. 567r.

gastos estaban descontados quedando el neto. Esto también nos indica el mayor grado de especialización y profesionalidad de estos transportistas, en contraposición con los que hemos visto anteriormente, a los que se les reguló el bruto con una menor media de carretas y cabezas vacunas por cabeza. De hecho, si en la Hermandad de Burgos-Soria era de 4,96 (14-15 bueyes)¹¹⁹⁰ y en la ciudad de Granada el promedio no alcanzaba el 1,3 (2-3 bueyes), en Gor, sin embargo, es de 4,17 (9-10 bueyes).

Una de las preguntas que nos sugiere esta profesionalización de la actividad es dónde se custodiaban las carretas, pues los bueyes podían pacer en el campo. Para ello, consultamos la descripción de los tres que registran casa propia, sin que ninguna nos diera una respuesta, pues tan sólo describe las varas de frente y fondo, con una media de 6 de frente y 7 de fondo, con cuartos altos y bajos. Los demás vivirían en régimen de alquiler. Las carretas podrían estar en el campo o la calle a la intemperie cuando no se transportaba.

La media de edad de los transportistas con carretas de Gor se sitúa en 44,2 años, cifra muy elevada por la presencia de Juan García Palacios, de 74 años, que, seguramente por su avanzada edad, ya no transportaba. En cuanto a sus hogares, el tamaño era de 4,3, en un intervalo que comprende entre el 2, del referido Juan García, y los 6, de Pedro García Romero y Juan García Villapalacios. Su estructura predominante era la nuclear, con dos hogares extensos, estando todos los carreteros casados.

Estimamos su riqueza a través del producto total regulado en la pesquisa, pues es una forma válida de acercarse a la misma. El 86% de su producto dependía de la actividad del transporte con carretas, con variaciones entre Juan Moreno (38,2%) y los demás, que superan el 80%, llegando al 100% en el caso de Gregorio García. En términos absolutos, también hay grandes diferencias, entre Juan Villoslada el menor, con un producto de 375 reales anuales, y Antonio Moreno, con un producto de 2.160. Creemos interesante comprobar con qué otros elementos cuentan para subsistir. Por ejemplo, Juan Moreno, aunque su producto sea de 785 reales y 16 maravedís, posee un número importante de

¹¹⁹⁰ Gil Abad, *Junta y hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria*, 178.

tierras; al igual que Pedro García Romero. También posee tierra, aunque en menor cantidad (una viña), Juan García Villoslada el mayor, mientras que los demás dependen exclusivamente de sus carretas.

No sabemos lo que transportaban, aunque podemos apuntar que los portes responderían, por un lado, a la protoindustria emergida en la segunda mitad del siglo XVIII en el municipio y a los portes externos, pues la tierra no produciría los excedentes suficientes para un transporte regular de los productos. El Catastro no nos aporta ningún dato que aclare nada al respecto. De hecho, aún no se registra la industria pañera, que adquirirá gran importancia a finales del XVIII, por lo que atenderán a un transporte profesional entre la ciudad de Granada y otros territorios.

Continuamos el camino hasta la ciudad de Guadix, donde las Respuestas Generales obvian a los transportistas con carretas, que hemos localizado en otros niveles documentales. Partimos del Estado Local de la Letra F de Guadix, donde se calcula una utilidad de 7.900 reales a los bolicheros de carreta¹¹⁹¹. El Resumen del Libro de lo Real nos informa sobre su número y la cantidad de carretas: 9 vecinos con una carreta¹¹⁹², a los que se regula 880 reales por cabeza. Este oficio constituía la mayoría de sus ingresos, como en el caso de José Avilés, bolichero de 34 años, su mujer Josefa, de 30, y su hijo Juan, de 1¹¹⁹³, que sólo contaba con sus dos bueyes para la ocupación de bolichero, por lo que le regularon 880 reales¹¹⁹⁴. Otros, al menos poseían algún patrimonio inmobiliario, como Jacinto de Raya, soltero de 23 años, con una casa en el Cortijuelo, parroquia de la Magdalena (44 ducados), que, junto a su ocupación de bolichero, sumaba 935 reales¹¹⁹⁵. Dos de los bolicheros de Guadix no eran cabeza de casa. Son los casos del hijo de Matea Sánchez,

¹¹⁹¹ AHPGr, CE, RG Guadix, L 1286, ff. 193v-194r.

¹¹⁹² AHPGr, CE, RP Guadix, L 1284, f. 714r.

¹¹⁹³ AHPGr, CE, RP Guadix, L 1282, f. 147r.

¹¹⁹⁴ AHPGr, CE, RP Guadix, L 1284, f. 599r.

¹¹⁹⁵ AHPGr, CE, RP Guadix, L 1282, ff. 145r.

AHPGr, CE, RP Guadix, L 1283, f. 456r.

viuda, pobre de solemnidad de 60 años, y del hijo de Diego Martínez, arriero¹¹⁹⁶. Dos hogares desiguales en riqueza. En el primero sólo cuentan con la actividad del transporte para la supervivencia (880 reales). En el segundo el cabeza de familia es arriero con dos cabezas de ganado asnal (1.100 reales), poseyendo, además, una casa (55 reales), una viña (48 reales), diverso arbolado (33 reales y 17 maravedís) y una cabeza de cerda (6 reales), sumando todo 2.133 reales y 17 maravedís. El promedio de las edades de los bolicheros de Guadix era de 33 años, entre los 23 años del referido Jacinto de Raya y los 40, de Pedro Herrera¹¹⁹⁷.

Por tanto, en Guadix, tampoco se atuvo a lo que dispuso la junta, por lo que entendemos que los 880 reales es el bruto de un transporte, que no atiende a los mismos criterios que el cercano Gor. En la misma comarca a cada transportista se le registró con una terminología diferente. En Gor, como carreteros y en Guadix, como bolicheros, lo que nos indica que estamos, por un lado, ante transportistas profesionales con carretas y, por otro, ante individuos que se ganan la vida con una carreta haciendo portes, siendo la empresa de menor capacidad que la de sus vecinos de Gor.

Dos aperadores se ocupaban de fabricar y reparar carretas en Guadix. Julián Rincón (2.200 reales) y Francisco Martínez (1.100 reales)¹¹⁹⁸, que en el Estado Local de la Letra G se bajó a 2.160 y 1080, respectivamente¹¹⁹⁹.

Dirigiéndonos a Levante, proseguimos el camino hacia Baza, donde se registraron 4 maestros de carreteros y 3 oficiales, sin que haya ningún transportista profesional con carretas¹²⁰⁰. En Cúllar Baza hallamos tres fabricantes de carretas, Francisco Pérez, al que se

¹¹⁹⁶ AHPGr, CE, RP Guadix, L 1282, 154v / L 1284, f. 611r.

AHPGr, CE, RP Guadix, L 1283, f. 320r.

¹¹⁹⁷ AHPGr, CE, RP Guadix, L 1282, f. 69r.

¹¹⁹⁸ Juan Gámez Navarro (Introducción), *Guadix 1752 Según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada* (Madrid: Tabapress, 1991), 147.

¹¹⁹⁹ AHPGr, CE, RG Guadix, L 1286, ff. 195v-196r.

¹²⁰⁰ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Baza, L 278, ff. 72v-73r.

regulan 1.100 reales, Patricio Pérez y Julián Pérez, a los que se les calculan 900, que, acomodados a los 180 días, se trasladaron a la Letra G como 900 reales el primero y 540, los otros dos¹²⁰¹.

Ya en el norte de la Entidad Principal de Baza, encontramos una de las ciudades carreteras más importantes del reino de Granada, Huéscar. Aquí, desde el siglo XVI se registra una notable presencia de carretas, con una dedicación especial al transporte de lana y madera de los pinares de la localidad. La lana, una vez lavada en el lavadero de Huéscar, era ensacada y transportada en carretas a los puertos de Levante. También el azúcar y el trigo, el vino o el dinero serán productos que circularán hacia las ciudades del interior¹²⁰².

A mediados del siglo XVIII, las Respuestas Generales nos informan de que Huéscar cuenta con 15 cosarios de carretas a quienes se reguló 550 reales por cada una de las carretas con que transportaban. Así respondieron a la trigésima segunda:

Quince cosarios de carretas, que lo son Francisco García de Torres, a quien por quince carretas y al respecto de cincuenta ducados por cada una se le regulan setecientos y cincuenta ducados; Juan Sánchez Bela, cuatrocientos; Gabriel Sánchez, Ciento; Thomas Sánchez, trescientos y cincuenta; Antonio Dengra, Trescientos; Zebrián de Molina, cincuenta; María Sánchez, viuda, ciento y cincuenta; Victoria Jiménez, doscientos; Francisco Texero, ciento; Eugenio Trucharte, ciento, Gabriel González, doscientos; Pascual Lozano; ciento y Salvadora Peralta, viuda, cincuenta ducados al año¹²⁰³.

El Estado Local de la Letra F les calculó a los «bolicheros de carretas» 31.350 reales, el 19,45% del industrial de la ciudad. Sin embargo, es difícil estimar la verdadera importancia del transporte con carretas por dos razones: la sub-representatividad de la que venimos hablando y las diversas informaciones que encontramos en los niveles documentales. Por ejemplo, en el resumen del Libro de lo Real se contabilizan a 19 cosarios

¹²⁰¹ AHPGr, CE, RG Cúllar Baza, L 1178, ff. 109v-110r

¹²⁰² Girón, *Las Indias de Génova: mercaderes genoveses en el reino de Granada durante la Edad Moderna*, 151-295.

¹²⁰³ AHPGr, CE, RG Huéscar, L 1310, ff. 14v-15r.

de carretas a los que se les regula 31.350 reales¹²⁰⁴. El problema surge cuando cruzamos las fuentes, contabilizando, al menos, 22 bolicheros. Las razones son múltiples, entre las que están que el Libro de lo Real y las Respuestas Generales contabilizan a propietarios de carretas, mientras que en el Libro de los Cabezas de Casa hemos podido observar a los propios bolicheros. Por ejemplo, las respuestas Generales registraron a Pascual Lozano, de 80 años como cosario de carretas, mientras que el Libro de los Cabezas de Casa registró que en el hogar de Pascual Lozano vivían su mujer, Cándida Romero, de 44 años, y tres hijos, Francisca Josefa, de 18, y dos bolicheros de carretas, Antonio, de 24 años, y José Valentín¹²⁰⁵. En cuanto al Libro de lo Real, se registra a Pascual Lozano como anciano con una casa (99 reales), una tierra de riegos, dos de secano, un solar, cuatro bueyes y «al expresado Pascual Lozano por dos carretas que tiene aperadas y andan al carril se le regula de utilidad al año cien ducados», aunque en el producto señale que el Industrial es de dos hijos bolicheros. Suma un producto total de 1.284 reales y 18 maravedís¹²⁰⁶. Caso semejante es el de Francisco García de Torres, que pasa al Libro de los Cabeza de Casa como Francisco García Carretero, ejercitándose con 15 carretas aperadas y 38 bueyes, que le podrán dejar de útil 750 ducados. Asimismo, cuenta con una casa (55 reales), tierras de regadío (138 reales), un caballo y un cerdo (90 reales) y el personal de un hijo jornalero (180 reales), que suman 8.713 reales¹²⁰⁷.

Las jefas de hogar, además de propietarias, se tuvieron que hacer cargo de la empresa, sin que tengamos noticias de que fuesen ellas las que transportaban. Con mucha probabilidad contratarían a alguien para que lo hiciera, aunque fuesen ellas las que llevaran el negocio. A María Sánchez Ahumada, viuda de 26 años y su hija Salvadora Dengra, de 3, por razón de tres carretas aperadas y seis bueyes, se le reguló 150 ducados, sin que consten

¹²⁰⁴ AHPGr, CE, RP Huéscar L 1309, f. 246r.

¹²⁰⁵ AHPGr, CE, RP Huéscar L 1309, f. 83r.

¹²⁰⁶ AHPGr, CE, RP Huéscar, L 1309. 366r-367r.

¹²⁰⁷ AHPGr, CE, RP Huéscar, L 1309, ff. 262r-v.

más propiedades¹²⁰⁸. Tampoco poseía más propiedades que sus cuatro carretas y 9 bueyes (2.200 reales) Victoria Jiménez, viuda de 45 años, y sus hijos, Francisca Sánchez, de 21, Eugenio de 16, Agustín de 13, Antonio de 10 y María de 7, aunque en este caso el hijo de 16 años podría transportar o, al menos, unirse como mozo de carreta a quien condujera, aunque la documentación catastral no nos informa sobre el asunto.

Tabla 9.8. Los cosarios carreteros de la ciudad de Huéscar (s. XVIII)

Carretero	nº Carretas	nº bueyes	Industrial carretero (reales de vellón)	Producto total (reales de vellón)
Francisco García de Torres	15	38	8.250	8.713
Juan Sánchez Vela	10	20	5.500	5.730
Tomás Sánchez Vela	7	14	3.850	4.043
Antonio Dengra	6	14	3.300	4.268
Victoria Jiménez	4	9	2.200	2.200
Gabriel González	4	8	2.200	2.380
María Sánchez, viuda	3	6	1.650	1.650
Gabriel Sánchez Vela	2	4	1.100	1.390
Francisco Tejero	2	5	1.100	1.164
Eugenio Trucharte	2	5	1.100	1.100
Pascual Lozano (2 hijos)	2	4	1.100	1.284
Cebrián de Molina	1	2	550	550
Salvadora Peralta, viuda	1	2	550	550
Alejandro Martínez Navarro, viudo	1	2	550	550
José de Sola Jaque	1	2	550	787
Pedro Sánchez Turerto	1	3	550	616
Francisco González	1	2	550	550
Pedro García Mallorquín	1	2	550	550
Antonio Soler	1	2	550	550
Gregorio Peralta	1	2	550	550
Total: 20	66	146	36.300	39.175

Fuente: Catastro de Ensenada. Respuestas Generales. Libro de los Cabezas de Casa. Libro de lo Real. Elaboración Propia.

¹²⁰⁸ AHPGr, CE, RG Huéscar, L 1309, ff.10r.

AHPGr, CE, RP Huéscar, L 1309, f. 295r.

Por tanto, la empresa del transporte de la ciudad de Huéscar fue la más importante del reino de Granada, con 20 hogares que suman 66 carretas y 146 bueyes, que podrían llegar a generar una utilidad de 36.300 reales de vellón al año. La economía del transporte supuso el mayor ingreso de los hogares que registran la actividad (92,7%), siendo para la mitad de ellos el único medio de subsistencia fiscalizado.

Una actividad tan marcada tenía que contar con los artesanos carreteros, registrando 5 maestros de carretería, a los que se le reguló 2 reales diarios los 180 días que se regula a los artistas¹²⁰⁹. Sin embargo, en los diferentes niveles documentales hemos registrado hasta 8 artesanos de carreta. El Estado Local G reguló en 1.800 reales el producto de los 5 arrieros¹²¹⁰.

El lugar de la Puebla de don Fadrique no registró transportistas con carretas, pero sí dos artesanos de carretas, a los que se les regula 5.550 reales de vellón de forma desigual: 3.300 reales a Salvador Adán, maestro carretero de 42 años, y 1.800 a Felipe Jiménez Martín, maestro carretero de 28 años¹²¹¹. En el Estado Local de la Letra G se registró 1 maestro carretero a 14 reales diarios (2.520) y otro a 8 (1.440), con un peso en el ramo personal del lugar del 2,9%¹²¹².

Por el sur, el término de Huéscar linda con Orce y Galera, donde también dejó huella el transporte con carretas. En Orce había 4 carreteros aperadores con un producto de 3.740 reales anuales¹²¹³, que fue rebajado, calculando los 180 días, a 1.143 reales y 18

¹²⁰⁹ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Huéscar, L 291, ff. 41v-42r.

¹²¹⁰ AHPGr, CE, RG Huéscar, L 1310, ff. 98v-99r.

¹²¹¹ AGS, DGR 1ª Remesa, Puebla de don Fadrique, L 299, ff. 239-240.

AHPGr, CE, RP Puebla de don Fadrique, L 1506, ff. 220v/ 223v.

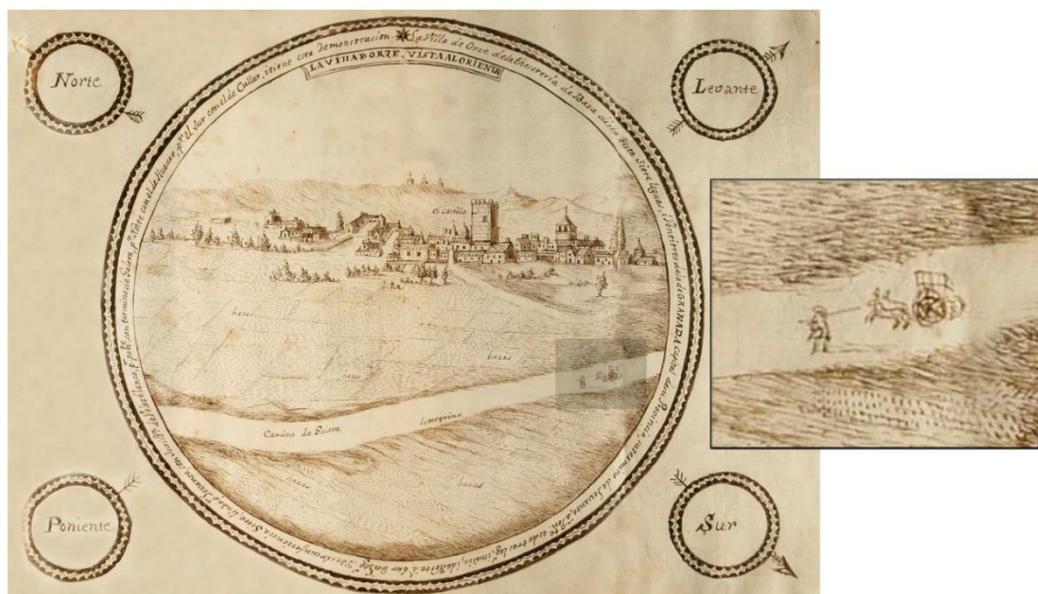
AHPGr, CE, RP Puebla de don Fadrique, L 154r-155v /475r.

¹²¹² RG, ff.150v-151r.

¹²¹³ AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Orce, L 297, ff. 448v.

maravedís, el 1,1% del personal de la villa¹²¹⁴. Aunque no registren carreteros, quedó constancia de los mismos en la cartografía manuscrita del Catastro de Ensenada, como forma de representación subjetiva del territorio a través de la equivalencia conceptual. Es de las pocas imágenes del Catastro de Ensenada en las que aparecen personas o actividades laborales, en este caso un carretero, dos bueyes y una carreta en el camino de Galera¹²¹⁵. De igual forma, en Galera tan solo se registra un maestro carretero, Juan Martínez Codes, al que le consideran 550 reales de utilidad por su trabajo¹²¹⁶.

Figura 9.1. Cartografía manuscrita de Orce



Fuente: Catastro de Ensenada ©Archivo Histórico Provincial de Granada.
Elaboración Propia.

¹²¹⁴ AHPGr, ff. 111v-112r.

¹²¹⁵ Véase María José Ortega Chinchilla, *Percepción y representación. El territorio andaluz en la cartografía manuscrita del siglo XVIII*, Tesis doctoral inédita (Granada: Universidad de Granada, 2010). Actualmente se encuentra realizando una tesis doctoral Ana Luna San Eugenio, dirigida por Concepción Camarero Bullón, en la que entre otras cuestiones aborda la catalogación enriquecida de la cartografía histórica.

¹²¹⁶ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Galera L 289, f. 65v.

En otras localidades del Partido de Baza también se registran artesanos de carretas, pero no transportistas, como en María, donde habría un carretero, Blas González, al que le consideran 2.200 reales¹²¹⁷; o en Cuevas, donde hay dos carreteros o aperadores, Sebastián García (660 reales) y Alonso Campoy (770 reales)¹²¹⁸, que, reducido a 180 días para calcular el personal, le resultan 720 reales, el 0,3% de la villa¹²¹⁹. Sin embargo, tenemos constancia de la presencia de transportistas profesionales. Así lo vimos en el apartado sobre la conflictividad del transporte en Vera. También quedó constancia de la presencia de carreteros y carretas en la propia villa. Volviendo a la pregunta que nos hacíamos en Gor sobre los espacios para las carretas, sabemos que en 1769 se produce una petición al Juez Protector por parte del fiscal de cabañiles, carreteros y demás comprendidos en la Real Cabaña, jurisdicción de la Chancillería, don Nicolás de Arjona Rospigliosi, por un asunto sin resolver con el alcalde de la villa de las Cuevas. Traslada al Juez Protector, don Vicente de Olmedilla, oidor de la Chancillería, que están pendientes unos autos culminados por el alcalde mayor de la villa de las Cuevas, don Miguel Ramón Camacho, contra don Juan Navarro Gil y otros dueños de carretas por tenerlas arrimadas a sus puertas, por lo que pasó a multarles con seis ducados. El fiscal se queja de que el alcalde no tiene jurisdicción para despachar estos asuntos, siendo el Juzgado Privativo donde corresponde esta justicia¹²²⁰. No será la única vez que los vecinos de las Cuevas acudan a la justicia, pues fueron muy activos en el transporte, ya fuese de pescado desde Vera o de maderas y piedra a la ciudad de Granada. En el mismo año de 1769, once vecinos de las Cuevas comparecen ante el Juez Privativo, alegando que habían conducido desde el día 22 y 23 del mes de junio hasta el seis de julio piedras y materiales de construcción para la plaza de toros, que se

¹²¹⁷ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG María, ff. 66v-67r.

¹²¹⁸ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RG Cuevas del Almanzora, L 1281, f. 461v.

¹²¹⁹ AHPGr, CE, RG Cuevas del Almanzora, L 1176, ff. 78v-79r.

¹²²⁰ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 53, s/f. *Petición de don Nicolás de Arjona Rospigliosi, fiscal de la Real Cabaña, por un asunto sin resolver con el alcalde de las Cuevas por unas carretas aparcadas (1769).*

estaba construyendo en el Triunfo de la ciudad, estando al cargo de la misma el maestro de albañilería, Blas de Arias, vecino de la ciudad de Jaén, que quedó en pagarles por cada carretada de materiales 6 reales de vellón. Sin embargo, se les despidió porque el dicho Blas de Arias pretendió que trabajaran a jornal y quería ajustarles la cuenta a 5 reales cada cargo, por debajo de lo comprometido. El Juez Privativo, don Antonio de Inclán y Valdés, notificó al maestro de albañilería que debía pagar la cuenta por el trabajo y acarreo de los carreteros conforme a lo que pagaba a los demás de la ciudad¹²²¹. Además, tenemos constancia de que se mancomunaban para transportar maderas desde Castril a la ciudad en escritura mancomunada¹²²².

También registramos tres maestros de carretas en Albox, Pedro Martínez (110 reales), José Galindo Perea (110 reales) y Manuel Gavín Agua (220 reales)¹²²³.

En cuanto a la Entidad Principal de Almería, la documentación catastral es parca en noticias sobre los transportistas con carretas. Tan sólo la ciudad de Almería registra algunas personas que portean con carretas y que podrán ganar 1.100 reales cada año¹²²⁴. Al calcular 12.100 reales de producto total, podemos estimar 11 bolicheros con carretas¹²²⁵. En cuanto a los artesanos, informa de 3 maestros de carreteros, que podrán ganar 12 reales diarios (2160 reales)¹²²⁶.

En Almería se produce una subrepresentación de los carreteros bajo la categoría de labradores, arrieros o jornaleros. Así nos lo indican las Respuestas Generales para Gádor, Pechina, Rioja y Santa Fé de Mondújar, donde:

¹²²¹ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 22. *Pedimento de Alfonso Castellón y demás carreteros por el pago de cargas de piedra para la construcción de la plaza de toros que dirige el maestro de albañil Blas de Arias (1769).*

¹²²² ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14382, pieza 8, s/f. *Pedimento de don Manuel Zamora, vecino de Granada, por unos pagos de carros de madera que se obligaron a hacer varios carreteros de la villa de las Cuevas (1779).*

¹²²³ AGS, DGR 1ª Remesa, CE, RP Albox, f. 49r.

¹²²⁴ AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Almería, f. 122v.

¹²²⁵ AHPGr, CE, RG Almería, L 1010, ff. 112v-113r.

¹²²⁶ AHPGr, CE, RG Almería, L 1010, ff. 114v-115r.

hay diferentes arrieros y algunos labradores que portean con carretas a quienes y al que tuviera por el tiempo que campan con ella y no en la tierra que labran, que podrá ser 4,5 ó más meses en el año con algún intervalo de días que no tienen ocupación, se les regula 100 ducados por carreta¹²²⁷.

En Gádor, hemos contabilizado en el Libro de los Cabeza de Casa a cinco individuos que se registraron como «carreteros», comprobando que se trata de transportistas. Así, por ejemplo, Bartolomé Montesinos, de 40 años, aparece en el Libro de los Cabezas de Casa como carretero, y en el hogar se inscribe su mujer, María Cañizares, de 41 años. Al comprobar su pliego en el Libro de lo Real, se registra como «jornalero», con un aposento (22 reales) y por lo que le produce «en cada un año su trabajo personal que ocupa con un par de bueyes y una carreta mil y cien reales». De igual forma, José Aguilar, jornalero, cuenta con un hijo que se ocupa en el camino con una carreta y un par de bueyes (1.100 reales)¹²²⁸. Los demás corresponden a labradores sin que se informe en su respectivo pliego de la actividad del transporte. Asimismo, se registra 1 maestro de carretero, Juan Martínez Codes, que podrá ganar 550 reales.

Sin embargo, en Rioja en el Libro de los Cabezas de Casa no se registra ninguno bajo esta categoría. Tampoco en Pechina ni en Santa Fé de Mondújar, donde el Libro de

¹²²⁷ AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Gádor, L 289, ff. 480r-483r.

AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Pechina, L 298, ff. 119r-120r.

AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Rioja, L 300, ff. 269r-271v.

AGS, DGR, 1ª Remesa, CE, RG Santa Fé de mondújar, L 301, f. 539v.

¹²²⁸ AHPAL, CE, RP Gádor, L 43631, s/f.

Cabezas de Casa no da noticia alguna¹²²⁹. En este último tampoco se registraron en el Estado Local F¹²³⁰.

Así, constatamos como en la Entidad Principal de Almería, al igual que en localidades como Iznalloz, la carretería queda como actividad complementaria a la labranza, pues tanto Pechina, como Santa Fé de Mondújar o Rioja cuentan con importantes cortijadas, donde sus labradores poseerían carretas para portes, generalmente relacionados con su actividad agraria y el mantenimiento del cortijo.

9.2. El industrial carretero en el reino de Granada

Calcular la utilidad del ramo industrial no fue un asunto exento de preocupación de la Junta de la Única Contribución, especialmente en lo referido al transporte. Sobre las Carretas de la Cabaña Real, se les cargó 300 reales y a las churras, 150¹²³¹. Una carreta de puerto a puerto la componían tres reses vacunas, mientras que una churra, sólo dos. Datos estos para la España septentrional, pues en el reino de Granada podemos constatar una diferencia entre transporte profesional y un transporte libre, sin que podamos asemejar el profesional con las de puerto a puerto y el libre con las churras, pues si tuviésemos que hacer una comparación, podríamos hablar de que en el Reino se transporta con un modelo más similar a las churras, aunque dentro del mismo con notables diferencias, como queda constatado entre los carreteros profesionales de Gor o de Huéscar frente a los labradores con carretas de Rioja o Santa Fé de Mondújar.

¹²²⁹ AHPAL, CE, RP Rioja, L 43664, s/f.

AHPAL, CE, RP Pechina, L 43661, s/f.

AHPAL, CE, RP Santa Fé de Mondújar, L 43666, s/f.

¹²³⁰ AHPGr, CE, RG Santa Fé de Mondújar, L 1408, ff. 56v-57r.

¹²³¹ Concepción Camarero Bullón, *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada*, Tesis doctoral inédita (Madrid: Universidad Autónoma de Madrid), 60.

La profesora Concepción Camarero Bullón estudió en su tesis doctoral el cálculo del útil al transporte de los pueblos arrieros y carreteros. En primer lugar, se debía calcular el producto neto que debía cargárseles, para lo que había que descontar los gastos a los ingresos, aunque, como ya vimos para la arriería, en el Reino se siguió un modelo diferente, dependiendo de las localidades catastradas. De igual forma, en el caso de los carreteros, tampoco se siguió un modelo de cuota única o no se detallaron costes y gastos que nos permitan establecer si estamos ante el cálculo del bruto o el neto. En Hontoria del Pinar, Camarero Bullón detalla las siguientes partidas:¹²³²

- Salario: la cuadrilla podría contar con un salario por temporada de 2.980 reales, que, dividido entre el número de carretas, tocaría a cada una de ellas 99 reales.
- Manutención: se establece en 3.480 reales cada temporada, correspondiendo 580 reales por operario y 116 por carreta. Cantidad que duplica a la de otros pueblos, donde fue de 1.800 reales, correspondiendo 300 por operario y 60 a la carreta.
- Viaje: se establece 89 reales por temporada, con un desglose de 10 reales de pastos y abrevadero, 8 de sebo, 10 de derechos de portazgo, otros 10 por sogas, 14 por costales, 1,5 por hierros para componer las carretas. Además, se incluye el gasto del caballo del mayoral y 23 reales por el reemplazo de los bueyes.
- Invernaderos: 90 reales por carreta (30 por buey) por el paso en la dehesa del invierno, a lo que debemos sumar 9 reales de salario a los pastores por la temporada de 6 meses.

El coste bruto por carreta y temporada ascendía a 404 reales que, una vez deducidos del ingreso bruto de una carreta, nos proporciona una utilidad neta de 66 reales. Un hecho que, como ya apuntamos en páginas anteriores, despertó la preocupación de la Junta por la corta utilidad, sometiendo a examen el cálculo de la misma. De hecho, la baja utilidad de Hontoria (66 reales) provocó que el 15 de marzo de 1753 el subdelegado mandara comparecer a todos los carreteros, que en esta ocasión elevaron la utilidad a 155 reales,

¹²³² Camarero Bullón, *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada*, 638-639

desdiciéndose acto seguido a través de una protesta para que los rebajasen a 80. No estando conforme el subdelegado escribió al intendente de Soria para que le certificara las ganancias de cada carreta en los pueblos colindantes, respondiéndole que el dueño podría percibir 550 reales brutos (300-330 netos). La Junta zanjaría esta cuestión en su sesión de 24 mayo, estableciendo que se regulasen los referidos 300 reales¹²³³.

¿Cómo se calcula el útil en el reino de Granada? En este contexto, insistimos en que la carretería de puerto a puerto o de churras de las localidades de la Hermandad no se asemeja a la carretería del Reino. A partir de los datos con los que contamos, estamos ante un transporte con carretas de menor capacidad y una organización diferente, en la que no habría cuadrillas como tales, sino que varios propietarios podrían unirse para transportar, siendo ellos mismos los que formarían la cuadrilla, con algunos de sus mozos. Muchos transportarían solos con su carreta, en singular, pues la mayoría poseía sólo una. Tampoco tenemos noticias sobre los invernaderos. En este caso no hay una estacionalidad condicionada con el clima, por lo que podrían transportar durante todo el año, eso sí, complementando su actividad con otras.

La regulación se hizo atendiendo a la carreta con cifras muy diversas, que hemos clasificado en tres: el transporte profesional, el transporte de subsistencia y el transporte complementario.

a) El transporte profesional. En los pueblos carreteros de Gor y Huéscar se estableció una utilidad por carreta de 300 y 550 reales, respectivamente. Cifras similares a las de la comarca Burgos-Soria. Seguramente estemos ante los datos útiles en términos donde, además, el número de carretas por propietario era más elevado y podrían contar con algún tipo de organización para el transporte.

b). El transporte de subsistencia. La ciudad de Granada reguló a sus bolicheros 2.866 reales por carreta con dos bueyes. La media de carretas por propietario se situaba en torno a 1. Se trata de un transporte particular realizado por los propios propietarios o los

¹²³³ Camarero Bullón, *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada*, 653-654.

miembros del hogar en la mayoría de las ocasiones, sin que hubiese que descontar grandes gastos más que la manutención de los bueyes y el mantenimiento de las carretas. Siguiendo este modelo, encontramos a los carreteros de Puebla de Santa María (900 reales por carreta), a los de Alhendín (1.100 reales), a los de Guadix (880 reales) y a los de la ciudad de Almería (1.100 reales). A este tipo corresponden también los cosarios de carretas de Alhaurín de la Torre y los aviadores de Málaga.

c) Por último, podríamos clasificar, como transporte complementario, a los carreteros de Chauchina (100 reales) o a los labradores de Gádor, Santa Fé de Mondújar, Pechina y Rioja, que complementaban sus actividades agrícolas con el porteo de carretas, aunque en el caso de Gádor sería mixto, pues habría quienes dependieran de la actividad y quienes la complementarían con las labores agrícolas, aunque a todos les regularon un producto excesivamente elevado (1.100 reales).

En definitiva, el peso económico del transporte con carretas en el reino de Granada es muy bajo, siendo una mínima parte del industrial de los pueblos con carretas. Sin embargo, recordamos que en los hogares carreteros sería la principal fuente de ingresos, muchos de ellos dependiendo exclusivamente de la misma.

Tabla 9.9. El industrial del transporte con carretas en el reino de Granada (s. XVIII)

Localidad	Carreteros	Carretas	Media de carretas por propietario	Utilidad por carreta	Utilidad
Puebla de Santa María de Guadalupe	3	3	1	900	2.100
Alhaurín de la Torre	10	-	-	-	12.980
Málaga	-	-	-	-	-
Chauchina	2	2	1	100	200
Granada	25	21	0,8	2.866	85.195
Alhendín	4	1	1	1.100	4.400
Adra	1	1	1	440	440
Gor	6	25	4,2	300	7.500
Guadix	9	9	1	880	7.900
Huéscar	20	66	3,3	550	36.300
Almería	11	-	-	1.100	12.100
Gádor	5	-	-	-	-
Santa Fé de Mondújar	-	-	-	-	-
Pechina	-	-	-	-	-
Rioja	-	-	-	-	-
TOTAL	96	128	1,7	915,1	169.115

Fuente: Catastro de Ensenada. Elaboración propia.

Aunque las localidades donde se registra el transporte con carretas suelen contar con artesanos para la fabricación y reparación de las mismas, los datos nos muestran un peso del transporte ligeramente superior para el Reino. Esto es, que por los circuitos de la carretería se establecieron estos talleres para construir y reparar carretas, que nos hablan de un transporte invisibilizado, especialmente en lo que se refiere al libre. Así, mientras hemos podido contabilizar transportistas con carretas en 15 localidades, las localidades que registran fabricantes ascienden a 33 localidades.

Tabla 9.10 El personal de los fabricantes de carretas en el reino de Granada (s.

XVIII)

Localidad	Maestros	Oficiales	Personal (reales de vellón)	Media (reales de vellón)
Albolote	3	1	2.340	585
Albox	3		440	147
Alhama de Granada	3	5	2.880	360
Alhaurín de la Torre	2	1	1.800	600
Alhaurín el grande		2	1.650	825
Alhendín	1		2.200	2.200
Almería	3		3.960	1.320
Atarfe	2	3	4.400	880
Baza	4	3	6.520	931
Casabermeja	2		660	330
Chauchina	1		2.200	2.200
Colomera	1		2.750	2.750
Cúllar	3		2.900	967
Cuevas	2		1.430	715
Gabia la Grande	3		1.100	367
Galera	1		550	550
Granada	10	4	15.480	1.106
Guadahortuna	1		720	720
Guadix	2		3.300	1.650
Huéscar	5		1.800	360
Huétor Santillán		1	540	540
Huétor Tájar	2		1.500	750
Íllora	6		4.320	720
Iznalloz	1		180	180
Málaga	10	9	32.560	1.714
María	1		2.200	2.200
Montefrío	2		1.800	900
Orce	4		3.740	935
Pinos Puente	2	2	4.010	1.003
Puebla de don Fadrique	2		5.010	2.505
Salar	2		605	303
Torre-Cardela	2		1.080	540
Vélez-Málaga	2		4.400	2.200
Villanueva de Mesía	3		330	110
TOTAL: 34	91	31	121.355	1.005

Fuente: Catastro de Ensenada. Respuestas Generales. Elaboración Propia.

Hemos estimado 122 fabricantes con carretas en el reino de Granada, concentrados en las ciudades, las inmediaciones de los caminos carreteros y las comarcas productoras, como las Siete Villas. La media del personal regulado por su trabajo se sitúa en 1.005 reales, entre los 110 reales de los carreteros de Villanueva de Mesía, que trabajan poco tiempo al año en este oficio, por ser jornaleros y trabajadores del campo, y los 2.750 de Colomera. En el 67,7% de las localidades la media se sitúa por debajo de los 1.000 reales de vellón. No obstante, estos carreteros suelen contar con tierra que complementaría su trabajo, como hemos ido informando a lo largo del capítulo. Asimismo, el peso del industrial del transporte en las localidades es mínimo, no siendo representativo en el ramo personal.

* * * * *

Este recorrido por la localización, el número y algunas cuestiones como la dedicación y los hogares de los transportistas con carretas nos permite enumerar algunas conclusiones. En primer lugar, la propia documentación catastral para el reino de Granada no representa más que el transporte profesional con carretas, lo que dificulta su estudio. Tras un acercamiento a la realidad de la economía del territorio, comprobamos que el motivo radica en que este transporte era complementario a otras actividades por las que ya se fiscalizó a los sujetos catastrales, especialmente a los que eran labradores. De ahí que la primera característica sea la subrepresentación, como consecuencia de representar una actividad complementaria a las labores agrícolas desarrolladas por los labradores. En este sentido, a los que se registró respondían principalmente a dos fórmulas: los transportistas profesionales con un número de carretas superior a uno y los que dependían de la carreta para subsistir. A ellos, se apuntan algunas localidades en las que nos informa de que hay labradores y jornaleros que portean con carretas.

En cuanto a su localización, se sitúan en tres áreas de referencia: las ciudades (Málaga-Granada-Almería) y los caminos carreteros, con especial importancia en el camino de Granada a Levante. Esta geolocalización responde a:

- La cercanía a la infraestructura necesaria, que podría ser el camino de carretas o, en algunas zonas de Almería, las propias ramblas que la mayor parte del año no llevan agua y permiten este transporte.
- Los polos económicos de las ciudades a las que hay que abastecer y que cuentan con economías que dependen de este medio, como el propio puerto de Málaga, y la actividad derivada de los lavaderos de lana de Huéscar o el transporte de madera desde Huéscar a la ciudad de Granada.
- El territorio donde la agricultura permite la exportación, como las Siete Villas.

Las carretas también se usaron en el transporte de frutas y hortalizas de la Vega al mercado granadino, o de la sal de La Malahá, pero la fuente catastral no se ocupa de ello.

El número y localización de los fabricantes y reparadores de carretas demuestra la sub-representación de la actividad del transporte con este medio, pues hemos podido ver que no sólo se circunscribe a las localidades donde registramos transporte, sino a las influidas por los caminos carreteros, la Vega de Granada y las Siete Villas, pero también a las cercanas a Huéscar. De hecho, estamos seguros que habría transportistas profesionales en villas como Cuevas de Almanzora, pues así lo manifiesta la documentación judicial, aunque el Catastro no los registrara.

También se han descrito las diferencias de utilidades reguladas en el ramo de lo industrial para los transportistas y del personal para los fabricantes. Según sus características, hemos clasificado a los primeros en tres grandes grupos: los transportistas profesionales, a los que presumiblemente se calculó una utilidad neta y transportarían con más de una carreta; los transportistas de subsistencia, que cuentan con una carreta para subsistir, donde se constata la dependencia de la actividad del transporte para el hogar y a los que se les calculó el bruto, siendo las utilidades considerablemente más elevadas que los

anteriores; y los transportistas complementarios, en referencia a los que realizan la actividad de forma muy subsidiaria a su labranza y otros jornales, y que se les reguló la utilidad por estos últimos.

En cuanto a los hogares de los transportistas con carretas se sitúan en los modelos del reino de Granada de familias nucleares con edades medias de los transportistas entre 39-42 años. Nos interesaba indagar en estas cuestiones para conocer el grado de implicación de los hijos varones en la actividad. De los que tenemos datos, los hijos varones mayores de 18 años suelen dedicarse también a la misma, con lo cual hay una continuidad de padres a hijos. Tampoco se ha documentado la presencia de hogares múltiples, que pudieran resultar de estrategias familiares para la organización carretil, como parece deducirse de los trabajos sobre la Maragatería. En cuanto a las mujeres, algunos ejemplos nos han mostrado que serían las encargadas de la empresa, aunque no del transporte, del que se encargaba algún otro miembro de la familia.

Finalmente, es preciso anotar que los niveles documentales usaron indistintamente los términos *carreteros*, *cosarios de carretas*, *bolicheros* y *bolicheros de carretas* para referirse a los transportistas con carretas, con la singularidad de la ciudad de Málaga, donde se utilizó *aviadores de carretas*. A partir de los datos, podemos plantear la hipótesis de que esta denominación obedeciese a la falta de especialización, pues se dedicaban al boliche, al menudeo, al corso, en definitiva, al industrial de poca importancia.

CAPÍTULO 10

LA REAL CABAÑA DE CARRETEROS, CABAÑILES, JABARDEROS Y TRAJINEROS EN EL REINO DE GRANADA

El interés del Estado Moderno por mejorar la circulación interior se vio reflejado en el diseño de políticas para la mejora de las infraestructuras, los caminos y las hospederías. De hecho, el transporte terrestre en la Edad Moderna está vinculado a una creciente preocupación por los aspectos materiales, económicos y sociales del intercambio de mercancías, alcanzando su máxima representación en la concesión de privilegios reales a los carreteros y cabañiles, formándose la conocida como Real Cabaña de Carreteros, que llegó a integrar a carreteros, cabañiles, jabarderos y trajineros¹²³⁴.

¹²³⁴ Raúl Ruiz Álvarez, "Aportación para la historia de la Real Cabaña de Carreteros. Nombramiento del Juez Privativo Protector y Conservador de cabañiles y carreteros de la Real Cabaña Real en Granada (1711)", *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, nº 33 (2020), consultado el 4 de diciembre de 2021: 255-271. <https://www.cehgr.es/revista/index.php/cehgr/article/view/306>; Raúl Ruiz Álvarez, "Llevar y traer: la justicia del transporte en la Chancillería de Granada", en *Un pie en el camino: recorridos, trayectos y paradas en la Edad Moderna*, eds. Rafael Massanet Rodríguez y Miguel Garí Pallicer (Madrid: Síndesis, 2022), 207-224.

En 1497 la reina Isabel de Castilla instituyó la popularmente conocida como Cabaña Real de Carreteros¹²³⁵, otorgando una serie de privilegios a asociaciones y carreteros privados del Reino, a los que se unirían los cabañiles y sus derramas en 1629. Se ponía de manifiesto el interés de la Corona por proteger el transporte terrestre en el interior de sus territorios con el fin de garantizar el abasto a sus ejércitos y a las ciudades y villas del Reino. Una política que cristalizó en la creación de una Comisión especial con un *juez conservador*, cabeza de una organización territorial clave para salvaguardar los derechos y libertades de carreteros y cabañiles e, indirectamente, para garantizar el desarrollo económico del Reino y el control del transporte de mercancías y del comercio¹²³⁶. Agustín Sánchez Rey achaca el inicio de la Real Cabaña de Carreteros a motivos militares y públicos, asemejando la estructura de la misma a las características de la Hermandad Burgos-Soria, es decir, una agrupación de carreteros que se ajustaba a «30 carretas, con 60 bueyes, más otros 30 de ‘revezo’ o repuesto, más los caballos utilizados por los seis hombres y un mayoral a cargo de la caravana»¹²³⁷. Sin embargo, la Real Cabaña fue mucho más que la institución del transporte con carretas organizado en corporaciones, pues atendió tanto al propietario que transportaba con una carreta y su yunta de bueyes, como al mozo que prestaba servicio en una carretería mayor.

Con la llegada de los Borbones se acrecienta el interés por los problemas de la circulación interior, especialmente por la mejora de las infraestructuras y la planificación

¹²³⁵ Pedro Gil Abad, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria* (Burgos: Diputación de Burgos, 1983), 41.

¹²³⁶ Máximo Diago Hernando y Miguel Ángel Ladero Quesada, “Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII”, *En la España Medieval*, vol. 32 (2009), consultado el 28 de enero de 2022: 347-382 (en especial las pp. 369-371). <https://revistas.ucm.es/index.php/ELEM/article/view/ELEM1010110347A>. Véase también Ernesto García Fernández, “Negocios de armas y medios de transporte en España a fines del siglo XV: las cuentas de Lope García de Mújica, agente al servicio de Isabel la Católica”, *TST (Transportes, Servicios y Telecomunicaciones)*, nº 29 (2015): 64-91.

¹²³⁷ Agustín Sánchez Rey, “Los caminos y el transporte terrestre durante el reinado de Isabel la Católica, en su quinto centenario”, *Revista de obras Públicas*, nº 3452 (2005): 52.

de una red radial de caminos con centro en Madrid. No obstante, aunque se produjeron mejoras, la realidad es que la imagen de los caminos y posadas durante todo el siglo XVIII fue deplorable, como así dieron cuenta los viajeros¹²³⁸.

En este contexto, el objetivo de este capítulo es ampliar el conocimiento de la Real Cabaña de Carreteros, desechando el concepto de su circunscripción a la poderosa Hermandad de Carreteros Burgos-Soria y a la carretería de puerto a puerto, pues en el sureste peninsular también protegió a los transportistas, principalmente a pequeños carreteros y a cabañiles. Para ello, se nombraron jueces subdelegados de los que hemos podido localizar: al de la Real Chancillería de Granada, cuya jurisdicción fue cambiando desde el territorio de la Chancillería de Granada, al reino de Granada y, finalmente, la ciudad y 20 leguas; y el de la ciudad de Murcia y 20 leguas. De igual forma, vamos a indagar en la organización del juez de comisión y la ejecución de la justicia privativa del transporte en el territorio. Así, organizaremos el capítulo apuntando, en primer lugar, al nombramiento del juez y los privilegios; en segundo lugar, a la organización de la justicia del transporte en la Real Chancillería, así como a las características del juez protector; y, en tercer y último lugar, a la conflictividad del transporte en el reino de Granada.

Las fuentes que emplearemos para ello son los expedientes del Fondo de la Subdelegación del Juzgado privativo de la Real Cabaña de Carreteros del Archivo de la Real Chancillería de Granada, que es nuestra fuente principal; así como diversa documentación de la Real Chancillería, referente al Real Acuerdo o los expedientes secretos del presidente. Esta documentación la complementaremos puntualmente con la procedente de archivos locales, como el Archivo Municipal de Cartagena.

¹²³⁸ Sobre las infraestructuras del camino en el siglo XVIII, Thomas Manuel Fernández de Mesa, *Tratado legal y político de caminos públicos, y posadas*, Parte II (Valencia: por Joseph Thomàs Lucas, 1755); Santos Madrazo Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850, vol. 1. La Red Viaria* (Madrid: Turner, 1984); José Jurado Sánchez, *Los Caminos de Andalucía en la Segunda Mitad del Siglo XVIII (1750-1808)* (Córdoba: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba-Ayuntamiento de Córdoba, 1988); José I. Uriol Salcedo, *Historia de los caminos de España, vol. I. Hasta el siglo XIX* (Madrid: Colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos, 1990).

10.1. La Real Cabaña de Carreteros y sus privilegios

10.1.1. Los privilegios

La Real Cabaña de Carreteros disfrutó de una serie de privilegios durante la Edad Moderna hasta el final del Antiguo Régimen. La *Novísima Recopilación* de las Leyes de España, en el libro VII, título XXVIII, «De la Real Cabaña de Carretería», acopia seis leyes que sirven, por un lado, para contextualizar los privilegios concedidos a la Real Cabaña de Carretería y, por otro, para constatar el valor de la misma en la organización socioeconómica e institucional de la España Moderna.

Los Reyes Católicos dispusieron cuatro importantes leyes¹²³⁹. En 1497 mandaron a las justicias de todo el reino que en sus jurisdicciones permitieran la libertad de transitar a los carreteros. Asimismo, se les ordenó que no consintieran que se les castigara con penas excesivas ni pagaran más gravámenes que los vecinos. Un año más tarde mandaron que las personas encargadas del cobro de portazgos, pontazgos, castillerías u otros derechos debían de disponer un espacio señalado donde los carreteros pudiesen pagar sin que esto supusiera dar un rodeo o tener que buscarlos. Igualmente les ordenaron que no se les demandasen más derechos ni portazgos de los debidos, exigiendo que se les mostrase el arancel, pues si no lo hacían así, no estarían obligados a pagar. En 1498 contemplaron el privilegio de los carreteros a pacer y beber las aguas libremente con sus bueyes, vacas y mulas. La excepción contemplaba que debían guardar los sembrados de cereal (panes), las viñas, las huertas, los olivares, los prados de guadaña y las dehesas adehesadas que los concejos tenían por costumbre guardar para sus ganados. Finalmente, dispusieron que los carreteros pudiesen cortar madera de los montes públicos y concejiles para las reparaciones de sus carretas (ejes, estacas, camas...) y para guisar de comer; y que no pagasen derechos por los bueyes

¹²³⁹ *Novísima Recopilación de las Leyes de España*, Libro VII, Título XXVIII, Leyes I-II-II-IV.

que llevaran sueltos para relevar, con la condición de que no llevasen más de una cabeza suelta por cada yunta de bueyes.

La Ley V de la *Novísima Recopilación* crea la figura del *Juez Conservador* de la Real Cabaña de Carreteros¹²⁴⁰. El cargo recaía en un ministro del Consejo del Rey, cuya función consistía en impartir justicia de primera instancia en todos los asuntos de carreteros y cabañiles, con inhibición de cualquier tribunal, chancillería, jueces y justicias de estos reinos. Las apelaciones se resolverían por el Consejo de Castilla; las de pastos y dehesas de invierno en la sala de Mil y Quinientas; y las demás, en la sala de Justicia. Del mismo modo, se diseñó la aplicación de esta justicia en los territorios del Reino, de tal forma que podrían ejercerla en comisión subdelegada los ministros de las audiencias y chancillerías de Valladolid y Granada, corregidores de los Partidos y abogados de los Consejos, con la misma inhibición de cualquier tribunal, chancillería, jueces y justicias; siempre teniendo presente que la guarda de todos estos privilegios y exenciones conllevaba que los carreteros y cabañiles estuviesen sujetos a sus órdenes con el fin de acudir a proveer a los ejércitos, sin desatender el comercio de la corte, reinos y señoríos.

Felipe V, en provisión del Consejo de enero de 1730, estableció que, para dirimir el daño que los carreteros con sus ganados hicieran en panes, viñas, huertos o prados de heno que estuviesen para segar, cada una de las partes tendría que nombrar a una persona para apreciarlo y sólo pagarían por el daño realizado. De igual manera, impuso por buey cuatro maravedís la noche y dos el día, en el caso de que los carreteros soltasen su ganado en las dehesas guardadas. Para Extremadura, la referida provisión establecía que no se pudiese llevar ni cobrar a los carreteros la madera que se les hallase cortada en las posadas, si era para fabricar una carreta nueva. A los guardas o registradores que entraran en sus posadas se les penaba con diez mil maravedís. Por el contrario, se les podría prender e imponer las penas que establecieran las ordenanzas, si se hallasen cortando madera en sus posadas. Algunos autores han visto en estas leyes, sobre todo en las que igualaban los privilegios de

¹²⁴⁰ *Novísima Recopilación de las Leyes de España*, Libro VII, Título XXVIII, Ley V.

los carreteros con la Mesta, en cuanto a los derechos de pasto, «un incoherente apoyo a la Cabaña Real de Carreteros»¹²⁴¹.

Los carreteros aparecen colateralmente en multitud de leyes del Reino donde se les otorgaban privilegios. Estaban exentos del servicio militar, como así lo hicieron valer en el tribunal, hasta que, en 1767, alegando el aumento de exentos por depender de Cabaña, se reformula este privilegio, quedando solamente exentos el mayoral y el aperador de cada cuadrilla de carretería que estuviera formada por entre veinticinco y treintaicinco carretas, pero no sus hijos ni los sirvientes de la misma. De igual forma con los cabañiles de ganado mular, cuyo número no bajara de cincuenta y no superara las doscientas cabezas¹²⁴².

También quedan señalados en diferentes normativas, como las referentes al tráfico. Así, en la Orden de Carlos III (1784) para evitar los atropellamientos en la Corte, se establecieron unos horarios en los que las carretas debían estar fuera de las puertas de la Villa a las nueve de la mañana (de octubre a marzo) y a las 8 de la mañana (de abril a septiembre). Además, tenían que garantizar la seguridad del paso de coches y de gente a pie, teniendo que ir uno de los carreteros delante de la carreta. Igualmente, debían cuidar las descargas de carbón y otros mantenimientos, pudiendo entrar sólo de una en una para dejar el paso libre¹²⁴³.

Con objeto de incidir en el valor y el papel de la Real Cabaña y su Juzgado Privativo como institución en el siglo XVIII, contamos con una Provisión Sobrecarta¹²⁴⁴ de los

¹²⁴¹ Fermín Martín Barriguete, *La legislación de la trashumancia en Castilla (S. XVIII)*, Tesis doctoral inédita (Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 2015), 704-706.

¹²⁴² *Novísima Recopilación de las Leyes de España*, Libro VI, Título XI, Ley VII.

¹²⁴³ *Novísima Recopilación de las Leyes de España*, Libro III, Título XIX, Ley XXII.

¹²⁴⁴ Ángel Hernández García, "Clasificación diplomática de los documentos reales en la Edad Moderna", *Norba: Revista de Historia*, nº 15 (2005): 169-186 (182). Define Sobrecarta como «documento real que pretende restablecer la validez de un segundo documento real anterior que inserta en su expositivo. La causa de su expedición suele ser el olvido o incumplimiento del documento anterior por parte de sus destinatarios».

Señores del Supremo Consejo de Castilla, dada en 1708¹²⁴⁵, aunque a lo largo de la centuria fuesen perdiendo estos privilegios, como se desprende de los Autos Generales de 1754.

El 18 de julio de 1696 se mandó despachar una Sobrecarta para guardar las provisiones y demás privilegios, prerrogativas y excepciones que tenían concedidas los carreteros y cabañiles. Las copias de dicha Sobrecarta debían de llegar a todos los territorios, pero no fue así, por lo que continuaron los conflictos y perjuicios ocasionados por las justicias, guardas del campo y particulares, impidiéndoles pastar o beber agua, contradiciendo dichas leyes. Por ello, don Antonio Sainz de la Maza, agente y procurador general de los carreteros de la Cabaña Real, solicitó que se redactase nuevamente la Sobrecarta y se imprimiese, incluyendo otras dos concesiones: en 1693 se les permitió el pasto en las rastrojeras, hoja y pámpana de las viñas, alzado el fruto; y, en 1702, se igualaron los precios de las hierbas que pastaban con los ganaderos de la Mesta.

Está claro que la figura del juez subdelegado implicaba algo más que un juez de primera instancia para sus asuntos. Era un espacio de poder para defender y amparar sus derechos. Dónde no había juez:

Le hazían, y hacen muchos daños, y considerables agravios; de fuerte, que todos los Lugares, y términos, no avia Alcalde de la Hermandad, Guardas, ni Alguaciles, que no llegasen a tomarles prendas, imputándoles diferentes achaques, y buscando pretextos frívolos para sacarles dinero; y aunque de ordinario les requerían con Provisiones nuestras, para que no contraviniesen a la disposición de las leyes del Reyno, y les guardasen las demás preheminencias en las dichas nuestras Provisiones contenidas, no lo querían hazer los dichos Ministros, ni las demás Justicias Ordinarias, diziendo, que ya por Nos estaban derogadas, y quitado el uso de ellas, y del juez que las hazia ejecutar, y daban otras respuestas, que en la verdad no tenían fundamento a él; y de hecho, y contra Derecho les hazia cada día grandes vexaciones, y molestias, y les sacaban penas, y multas muy injustas, sin que bastase para remediarlas la protezion que estaba mandado tuviese de los dichos sus Partes, y no de los de el nuestro Consejo, para que les hiziesedes justicia, desagraviándoles de los daños que recibiesen, por la dificultad que tenía su

¹²⁴⁵ ARCHGR, 030SJPRCC, caja 14315, pieza 8. *Provisión Sobrecarta de los Señores del Supremo Consejo de Castilla (1708)*.

execución, y el venir a dar cuenta de cada cosa, y no poder subdelegar su comisión en persona desocupada, para correr la tierra, y inquirir en muchos Lugares los agravios, que a la dicha Hermandad se le hazia en cada uno; lo qual no solo resultaba en perjuicio de sus partes, si no contra la utilidad pública, y el beneficio común de estos nuestros Reynos, que le recibían muy grande, con el comercio, y conduzió general del trigo, cevada, sal, carbón, polvora, plomo, valas, madera; y otras cosas, que de ordinario traían a esta nuestra Corte, y llevaban a otras Ciudades de estos nuestros Reynos, y principalmente à nuestros Reales Exercitos¹²⁴⁶.

Estas Sobrecartas tuvieron gran importancia, pues el escribano debía repartirlas a las justicias locales para que conocieran los privilegios y se inhibieran de juzgar los asuntos del transporte. En ellas, se insertarían las cuatro leyes del Reino y las provisiones de la Real Cabaña de Carreteros, en las que, además, se recogían todas las provisiones y cédulas reales, como la dictada en 1599, en la que dio comisión a Alonso Fernández Polanco para que hiciese guardar en el Reino las leyes de la carretería y devolviese cualquier bien, maravedí u otras cosas que les hubiesen confiscado a dichos carreteros. Todo ello sin llevarse salario ni otra cosa contra quienes procediere y, cada seis meses, dando cuenta al presidente y oidores de la sala. Además, establecía que en caso de necesitar ayuda pudiesen contar con las justicias y particulares.

Respecto a los cabañiles, formularon una petición para gozar de los mismos derechos que los carreteros, alegando la gran utilidad que suponía para el Reino contar con gente que trajinase y trajera los suministros de unos lugares a otros, así como a los ejércitos. En 1629 pasaron a gozar de las mismas leyes, cláusulas, prerrogativas, excepciones y preeminencias que los carreteros, de las que dieron cuenta al contador de la Real Hacienda, Bartolomé Marcelo.

En 1708 contaban con 16 grandes concesiones, privilegios o mandatos entre leyes y provisiones que pasamos a señalar:

¹²⁴⁶ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14315, pieza 8, ff. 2r-3r. *Provisión Sobrecarta de los Señores del Supremo Consejo de Castilla (1708)*.

- 1- Las justicias velarán por que les dejen transitar por todos los términos, porque no les impongan penas desaforadas y por abrir y adobar los caminos (sin que sean arados ni enfangotados).
- 2- Los portazgueros no cobrarán más de lo que el arancel disponga, teniendo que enseñarlo siempre que se les pida. Además tendrán que tener un lugar fijo para que se realice dicho pago sin que tengan que dar rodeos.
- 3- Las justicias dejarán a carreteros y cabañiles pastar en sus términos, pacer las hierbas y beber las aguas, a excepción de los panes, viñas, huertas, olivares, prados de guadaña y dehesas en las que hay costumbre pagar.
- 4- Si soltasen el ganado en las dehesas vedadas tendrán que pagar un cuarto de noche y dos maravedís de día por cada buey.
- 5- Si hiciesen daño a los cultivos señalados sólo pagarán el aprecio y previamente se nombrará una persona por cada parte para realizar la tasación.
- 6- Podrán cortar la madera necesaria para el arreglo de carretas y para guisar de comer.
- 7- Por cada buey suelto que lleven para relevo de cada yunta no tendrán que pagar ni portazgo ni otro derecho, aunque lo marque cualquier ordenanza (Ley).
- 8- Las ordenanzas no confirmadas por el concejo no podrán usarse (Provisión de 22 de junio de 1613).
- 9- No se les podrá molestar por la madera que lleven cortada (Provisión de 20 de agosto de 1613).
- 10- De paso, podrán pastar las rastrojeras y en términos de pasto común (Provisión de 19 de octubre de 1645).
- 11- De paso, podrán llevar vino y demás víveres para el mantenimiento sin que se les pueda quitar (Provisión de 17 de mayo de 1646).
- 12- Con las carretas llenas no se les podrá embargar ni obligar a descargarlas (Provisión de 17 de julio de 1652).
- 13- Podrán traer armas ofensivas y defensivas.

14- Las justicias en contorno de la Corte no impedirán que puedan pastar sus ganados las rastrojeras, hojas y pámpanas de las viñas, alzado el fruto, ya estuviesen disueltas o yendo y viniendo (Provisión de 1 de junio de 1693).

15- Se entenderá en la misma conformidad para los carreteros de la Cabaña Real el auto dado a favor de la Mesta sobre los precios de las hierbas de las Dehesas, reduciéndolos al que tuvieron el año pasado, 1692 maravedís (Provisión de 16 de 1702).

16- Se guardarán las Leyes y Provisiones contenidas en la carta del Consejo, y las penas contenidas en ellas más 20.000 maravedís (Provisión de 31 de marzo de 1708).

A mediados del siglo XVIII la Cabaña Real de Carreteros y Cabañiles comienza a perder poder, integrándose en la Junta de Abastos en 1744. Determinante fue la resolución de 2 de mayo de 1753 en la que se retiraron los privilegios a los carreteros que no se ocupasen en conducciones de sal y otros materiales de cuenta de su Majestad, o de carbón y otras especies para el abasto de la Corte¹²⁴⁷. Aun así, mantuvo su influencia y algunos de sus privilegios hasta el final del Antiguo Régimen, disolviéndose en 1834.

10.1.2. La organización de la justicia del transporte

Desde el punto de vista organizativo, el triunfo radicó en la creación de un *juez conservador* de la Real Cabaña de Carreteros. De lo que fue este tribunal y la organización carretil en el Antiguo Régimen vimos en el capítulo segundo las referencias de los trabajos

¹²⁴⁷ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14315, pieza 14, s/f. *Copia de la subdelegación y Real Cédula de S. M. hecha por el don Francisco de Cascajares del Consejo de S. M. en el Reino de Castilla como Ministro de la Real Junta de Abastos, en el Marqués de Peyas del mismo Consejo, Oidor en esta Corte, para la Comisión de Cabañiles y Carreteros de este Reino (1754).*

de Pedro Gil Abad, David R. Ringrose, José Tudela, Adela Gil o Santos Madrazo, entre otros¹²⁴⁸. Como hemos dicho, la Ley V de la *Novísima Recopilación* recoge la creación del *Juez Conservador* de la Real Cabaña de Carreteros¹²⁴⁹.

Creación de un Juez conservador de la Real cabaña de carreteros; y sus facultades.

Atendiendo a la conservación de la hermandad de carreteros de la cabaña Real de estos mis Reinos y Señoríos; he venido en elegir y nombrar un Ministro del mi Consejo por Juez protector de ella y sus derramas, a fin de que desagraviar los carreteros y cabañiles de los daños y perjuicios que se les hagan por cualesquiera personas, Concejos o comunidades, haciendo justicia a las partes; conociendo de sus negocios y causas, que como tales carreteros tuviesen y se les ofreciesen sobre el uso y ejercicio de sus carretas, y lo demás a ello anexo y dependiente, con inhibición de todos y cualesquier Tribunales, Chancillerías, Jueces y Justicias de estos mis Reinos y Señoríos: reservando las apelaciones que se interpongan de sus autos y sentencias al mi Consejo en Sala de Mil y Quinientas, siendo en asunto de dehesas y pastos de invierno, y en los demás negocios a la de Justicia, y no para otro Juez ni Tribunal alguno. Y considerando por preciso y conveniente haya sujetos en las provincias cabezas de partido, para que con más facilidad puedan ocurrir a la conservación de dichos carreteros y cabañiles, y reintegrarlos de los daños que se intente hacerles, le doy también facultad para comisionar a los Ministros de mis Audiencias y Chancillerías, Corregidores de los partidos, y Abogados de mis Consejos, para que puedan proceder en todo lo concerniente a la enunciada carretería Real con la misma inhibición; y en su consecuencia avocar y retener los procesos y autos que se hicieren y formaren por las Justicias ordinarias, y demás Jueces y Ministros de estos mis Reinos y Señoríos, continuándolos hasta la sentencia definitiva; admitiendo las apelaciones, que se interpongan por las partes, para el mi Consejo y Salas citadas de

¹²⁴⁸ Gil Abad, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria*, 89-94; José Tudela, “La cabaña real de carreteros”, en *Homenaje a Don Ramón Carande* (Madrid, 1963), 349-396; Adela Gil Crespo, “La Cabaña Real de Carreteros”, *Anales de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias*, nº XXII (1957): 210-230; Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850, vol. 1. La Red Viaria*, 74-85; y David R. Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)* (Madrid: Tecnos, 1972), 129-163. «La Mesta de Carreteros del Reino», en *Anales de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias*, XXII, Coimbra, 1957, pp. 210-230

¹²⁴⁹ *Novísima Recopilación de las Leyes de España*, Libro VII, Título XXVIII, Ley V.

Mil y Quinientas y Justicia según su clase: que el dicho Ministro dé las providencias que tuviere por conveniente, para que se guarden a los carreteros y cabañiles sus privilegios, exenciones y preeminencias que les están dadas: y finalmente se informe de lo que ocurra, a fin de que disponiendo y facilitando los medios mas pronto, acudan los dueños de las carreterías; cabañiles y sus mayores con el carruaje necesario para la conducción de los abastos y provisiones de mis Ejércitos, sin dejar de atender al comercio de mi Corte, Reinos y Señoríos, no embargándolos, ni permitiendo se prendan a los dueños; mayores, mozos ni dependientes; porque en todo lo que mira al uso de dichas carretas y su tráfico han de estar sujetos precisamente a sus órdenes y providencias.

Pedro Gil Abad apunta que el juez conservador aparece en la documentación a partir de 1629 (coincidiendo con Ringrose), documentando desde 1521 para Burgos-Soria un «Alcalde de Adelantamiento, Alcalde e Juez de todas las ciudades y villas de carretería de nuestros reinos», y desde 1599 una jurisdicción especial¹²⁵⁰. El juzgado privativo de la Real Cabaña estaría compuesto, según este autor, por un juez protector conservador, un alguacil procurador general o procurador general, un alcalde mayor de cabaña, varios procuradores o comisarios de las organizaciones de carreteros de grandes distancias, un fiscal, los escribanos y los porteros y encargados de peaje¹²⁵¹.

Con la creación del juez conservador se generaba un entramado administrativo en Castilla. Como ya hemos señalado, el territorio y jurisdicción de la Real Chancillería de Granada contaría con un juez subdelegado encargado de todos los asuntos concernientes a carreteros y cabañiles de la Cabaña Real en esta jurisdicción y a sus mayores, criados,

¹²⁵⁰ Gil Abad, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria*, 91.

¹²⁵¹ Gil Abad, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria*, 89.

mozos, bueyes y carretas. Además, tenía que inhibir a otras instituciones que quisieran inmiscuirse en estos casos, de lo que ha quedado testimonio en la documentación¹²⁵².

Aunque la facultad de nombrar a los jueces era del soberano, no la ejercía personalmente, sino a través de la Cámara de Castilla. Como señala Inés Gómez González, estos jueces (juez de comisión) no eran exclusivos de la monarquía hispánica, sino que, al igual que en otros Estados europeos, la monarquía se valdría de estas comisiones para proyectar el poder de la Corona a todos los territorios¹²⁵³. Por tanto, el juez conservador podría delegar su comisión en las Chancillerías de Valladolid y Granada, las audiencias, los corregidores de los partidos y los abogados de los consejos, reservando las apelaciones al mismo Consejo. Todo ello con el fin de facilitar la justicia en el territorio y el propio gobierno de las mismas, como queda atestiguado en la documentación, donde el ejercicio del transporte con carretas estuviese a sus órdenes y mandatos con inhibición de los consejos, audiencias, jueces, justicias y tribunales. Esto generó un número importante de conflictos con las justicias locales.

Está claro que la figura del *juez conservador* implicaba algo más que un juez para dirimir la conflictividad de los transportistas. Era un espacio de poder para defender y amparar sus derechos.

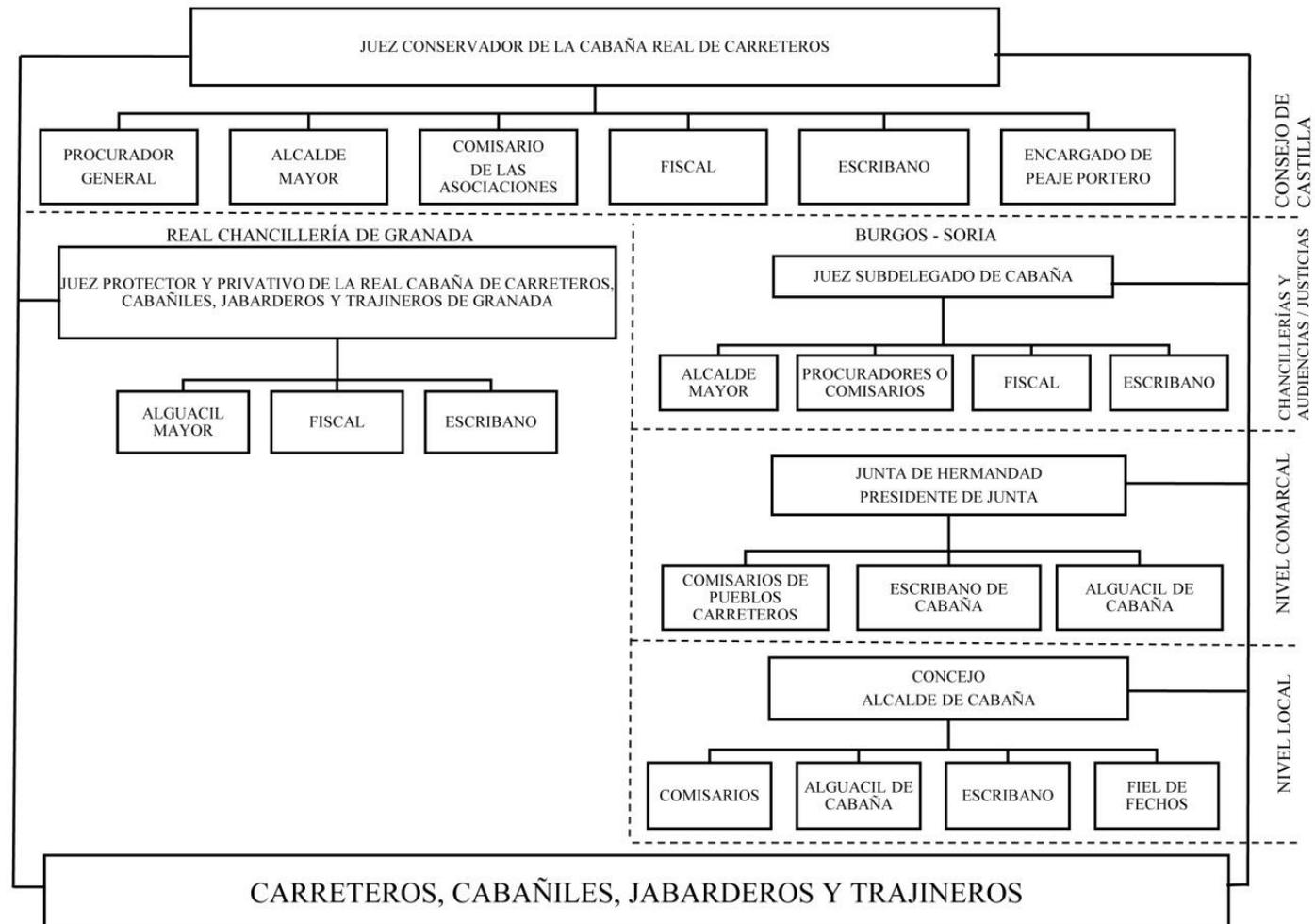
¹²⁵² En 1717 el juez privativo de la Real Cabaña de Carreteros y Cabañiles apercibía al Alcalde Ordinario de Iznalloz, don Géronimo de Almarza (alcalde de Iznalloz) por asumir una causa de los carreteros y la Cabaña real sin remitirla a su Comisión. ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14315, pieza 2. *Sumario y Autos hechos en virtud de despacho del Sr. Leonardo de Vivanco Angulo del Consejo de S. M. juez privativo protector y conservador de los Cabañiles y Carreteros de la Cabaña real por querrela dada por Antonio y Francisco Dengra, dueños de una carretería y vecinos de Huéscar contra don Géronimo de Almarza (Alcalde de Iznalloz), Antonio Ferrón (escribano público de Iznalloz), Ambrosio Ramírez, maestro de cirujano de Iznalloz) y dos vaqueros del Mayoral de las vacas de don Julio de Castilla, vecino de Atarfe (1717).*

¹²⁵³ Gómez González, “Más allá de la colegialidad: una aproximación al juez de comisión en la España del Antiguo Régimen”, 24. Véase también: José Luis de las Heras Santos, “La organización de la justicia real ordinaria en la Corona de Castilla durante la Edad Moderna”, *Estudis: Revista de historia moderna*, nº 22 (1996): 105-140.

10.2. El Juzgado Privativo en Granada

A diferencia del norte de Castilla, donde se organizaron a diferentes niveles: Consejo, audiencia o chancillería, comarcal y local, en el reino de Granada se concentraría su poder en la Comisión de la Chancillería, siendo los ministros de la misma los encargados de asumir ese cargo que complementaban con sus funciones de oidores, alcaldes del crimen o de hijosdalgo. En la siguiente figura podemos consultar una comparativa entre la organización de la justicia privativa en los territorios de la Hermandad Burgos-Soria y en el reino de Granada. Si bien, Pedro Gil Abad la dividió de forma práctica en nivel nacional, provincial, comarcal y concejo, sabemos que es un anacronismo, por lo que cambiaremos la denominación a Consejo de Castilla, Chancillerías y Audiencias, Hermandades y Justicias Locales. Como se puede observar, en el reino de Granada todo fue mucho más simple, pues no existe organización judicial de hermandad ni tampoco entre las justicias locales.

Figura 4.1. La Real Cabaña de Carreteros en el reino de Granada (s. XVIII)



Fuente: Elaboración propia.

10.2.1. El juez subdelegado

De la subdelegación del juzgado privativo de la Real Cabaña de Carreteros y Cabañiles en Granada se sabe poco hasta la fecha. Contamos con algunos apuntes generales sobre su estructura y funcionamiento que nos proporcionan las Leyes del Reino. Dichos juzgados estaban compuestos por un juez subdelegado, un procurador, un fiscal, los escribanos, el alcalde mayor y el alguacil¹²⁵⁴.

Respecto a su función, Ringrose señala que ejercían la primera instancia y se encargaban de cumplir «las normas dictadas por el juez conservador y la Corona». Impartían justicia en las actividades rutinarias de los carreteros, exceptuando los contratos para el transporte, que se verían en los tribunales ordinarios, o los asuntos que no estuviesen relacionados con los privilegios¹²⁵⁵. Sin embargo, entre los asuntos tratados por el juez subdelegado en la jurisdicción de la Real Chancillería de Granada se encuentran numerosos asuntos relacionados con los contratos para el transporte, o disputas que nada tendrían que ver con sus privilegios¹²⁵⁶.

Gil Abad entra a considerar el sistema de nombramiento de los jueces subdelegados. Apunta que estos cargos eran designados directamente por el juez conservador. También añade que un mismo funcionario podría ostentar otros cargos, lo

¹²⁵⁴ Gil Abad, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria*, 97-99.

¹²⁵⁵ Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, 138-140.

¹²⁵⁶ Por ejemplo, véanse:

ARCHGR, Subdelegación Del Juzgado Privativo de la Real Cabaña De Carreteros (030SJPRCC), caja 14315, pieza 22, s/f. *Autos seguidos por Don Francisco de Villoslada, vecino de Granada, contra Ginés de Castro Cano, Alonso Peñuelas, y Pedro Valero, vecinos de la villa de las Cuevas sobre que le cumplan el trato de la conducción de maderas para su almacén que constan de la obligación que tienen hecho por la escritura que se haya presente en estos (1763).*

ARCHGR, 030SJPRCC, caja 14382, pieza 27, s/f. *Pedimento de Felipe Martínez, quien se querrela contra M. de Palma por haberle dado una bofetada a una hija suya (...) e injuriar a la madre de palabra, y también licita que el alcalde mayor se inhiba del conocimiento de causa escrita sobre el mismo asunto contra la mujer de dicho Felipe Martínez (1782).*

que generó algunas controversias en cuanto al límite de sus competencias y actuaciones¹²⁵⁷. Algo normal en la actividad diaria de la justicia del Antiguo Régimen. Así pues, el juez subdelegado tenía que garantizar que se guardasen las Leyes del Reino y los privilegios concedidos a los carreteros, cabañiles y trajineros de la Cabaña Real.

Referente a la aparición de los jueces subdelegados, David R. Ringrose anota la fecha de 1723, a partir de la que irán aflorando progresivamente en las capitales de provincia y otras ciudades¹²⁵⁸. Para Granada contamos con informaciones que datan al juez subdelegado en fechas anteriores a las que aporta el autor. En concreto, a partir de la Real Cédula de nombramiento de don Leonardo de Vivanco Angulo, como Juez Protector y Conservador de Cabañiles y Carreteros de la Real Cabaña, dada en Madrid el 22 de febrero de 1711. Asimismo, anterior al referido don Leonardo de Vivanco Angulo, hubo otro juez protector en Granada, don José de Valdivieso, oidor de la Real Chancillería, primer juez protector del que tenemos noticia.

Sin embargo, en Granada, en el referido año de 1629, no hay constancia de la existencia de las figuras del juez subdelegado y el juez conservador, aunque sí de este tipo de justicia. La primera noticia que tenemos sobre esta justicia privativa en Granada es del 12 de septiembre de 1624 cuando el Procurador del Número de Granada, don Pedro de Valdés, en nombre de los carreteros y la Cabaña Real pide al Alcalde Mayor de la ciudad, el Licenciado don Fernando de Ribera que emita 100 tratados de la Real Provisión dada en Madrid el 17 de septiembre de 1599, que otorgaba las libertades y franquezas a la Real Cabaña de Carreteros, y que estaba en poder del Escribano del Número, don Juan Mariscal. Estas copias debían ser públicas y estar firmadas y selladas con el objetivo de dar fe y autoridad a dichos privilegios, pues los carreteros se quejan de que se estaban vulnerando sus derechos de andar de unas partes a otras, soltar su ganado a pastar, beber aguas públicas y concejiles, cortar madera para reparar sus carretas o guisar de comer. En dicha Real

¹²⁵⁷ Gil Abad, *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria*, 89-99.

¹²⁵⁸ Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, 137.

Provisión, aunque no hace referencia a un juez conservador, sí incluye en la organización de la Real Cabaña de Carreteros un alguacil-procurador encargado de hacer guardar, cumplir y ejecutar estas leyes¹²⁵⁹.

Por tanto, tenemos en Granada una comisión delegada en un magistrado de la Real Chancillería para desagrar los asuntos de carreteros, cabañiles y jabarderos de Granada y la jurisdicción de su Chancillería. A éste se unirían una serie de subalternos que conformarían el tribunal. Aunque no contamos en el Fondo que estamos estudiando con todos los nombramientos de los jueces subdelegados, vamos a realizar un recorrido por los jueces que impartieron esta justicia en los pleitos analizados. El primer juez privativo del que tenemos constancia es don José de Valdivieso en la Real Cédula de nombramiento de don Leonardo de Vivanco Angulo (1711), que aparece en la documentación entre 1711 y 1734.

En 1741 es don Alonso Muñiz de Conil, oidor de la Chancillería quien firma como juez protector, y en 1751, don Antonio Varcárcel, marqués de Pejas y oidor en la Chancillería, es quien ostenta el cargo. Sobre el mismo, tenemos una ratificación del nombramiento en abril de 1754 y, en noviembre del mismo año, es ascendido a alcalde de casa y corte, por lo que la comisión recae en el entonces alcalde de hijosdalgo, don Andrés González de Barcía¹²⁶⁰, que presta este servicio en dos ocasiones. En la primera hasta, al

¹²⁵⁹ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 4315, pieza 1. *Expediente a instancia de Pedro de Valdés, procurador del número de Granada, en nombre de los carreteros y cabaña real para que el Alcalde Mayor de Granada, Licenciado Fernando de Ribera, de 100 tratados de la real provisión que otorga las libertades y franquezas la Real Cabaña de Carreteros, dada en Madrid el 17 de septiembre de 1599, y que está en poder de Juan Mariscal, escribano del número de Granada (1624).*

¹²⁶⁰ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14315, pieza 14. *Copia de la subdelegación y Real Cedula de S. M. hecha por don Francisco de Cascajares del Consejo de S. M. en el Reino de Castilla como Ministro de la Real Junta de Abastos, en el Marqués de Pexas del mismo Consejo, Oidor en esta Corte, para la Comisión de Cabañiles y Carreteros de este Reino (1754).*

menos, septiembre de 1762, fecha en la que se nombra a don Antonio de Espinosa¹²⁶¹, Juez Superintendente Particular y Privativo para el desagravio de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros de la Real Cabaña en el distrito de la Real Chancillería¹²⁶². Y en una segunda, en 1764, cuando vuelve a la Comisión, manteniéndose en el cargo hasta 1767.

En 1767 accede a la Comisión el oidor de la Chancillería, don Antonio de Inclán y Valdés¹²⁶³, que en 1768 tuvo que volver a ser nombrado tras el fallecimiento del juez conservador¹²⁶⁴. Al año siguiente, tras el ascenso de éste, la Comisión pasa a don Juan Pedro Coronado¹²⁶⁵. Ese mismo año de 1769 el licenciado don Nicolás de Arjona Rospigliosi, abogado fiscal de la Comisión pide al juez privativo que libre un despacho previniendo a las justicias, especialmente a las locales, para que observen los privilegios de carreteros, cabañiles, jabarderos y trajineros y, además, se entregue el despacho a cada uno de los dueños o mayores de cabaña, carretería o jabardo, apremiándoles a que satisfagan su costo. Todo ello debía ejecutarlo el alguacil mayor de la Comisión. Asimismo, muestra

¹²⁶¹ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14315, pieza 22. *Autos seguidos por don Francisco de Villoslada, vecino de Granada, contra Ginés de Castro Cano, Alonso Peñuelas, y Pedro Valero, vecinos de la villa de las Cuevas sobre que le cumplan el trato de la conducción de maderas para su almacén que constan de la obligación que tienen hecho por la escritura que se haya presente en estos (1763).*

¹²⁶² Sobre los intendentes en la administración española, remitimos a: Henry Kamen, "El establecimiento de los intendentes en la administración española", *Hispania*, nº 95 (1964): 368-395.

¹²⁶³ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 50. *Copia de la subdelegación y Real Cedula de S. M. hecha por don José del Campo Salamanca del Consejo de S.M en el reino de Castilla como Juez Protector y Privativo Conservador de la Real Cabaña de Carreteros de estos Reinos y sus derramas, en don Antonio de Inclán y Valdés, Oidor en esta corte, para la Comisión de Cabañiles y Carreteros de este Reino (1767).*

¹²⁶⁴ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 25. *Copia de la subdelegación y Real Cédula de S.M. hecha por don Antonio de Leiza y Eraso del Consejo de S.M en el reino de Castilla como Juez Protector y Privativo Conservador de la Real Cabaña de Carreteros de estos Reinos y sus derramas, cabañiles y trajineros, en don Antonio de Inclán y Valdés, Oidor en esta corte, para la Comisión de Cabañiles y Carreteros de este Reino (1768).*

¹²⁶⁵ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 52. *Copia de la subdelegación y Real Cédula de S.M. hecha por don Antonio de Leiza y Eraso del Consejo de S.M en el reino de Castilla como Juez Protector y Privativo Conservador de la Real Cabaña de Carreteros de estos Reinos y sus derramas, cabañiles y trajineros, en don Juan Pedro Coronado y Navas Tello de Guzmán, Alcalde del Crimen de esta corte, para la Comisión de Cabañiles y Carreteros de este Reino (1769).*

su preocupación de que muchos beneficiarios de los privilegios y excepciones en la jurisdicción de la Real Chancillería, que se encuentran ocupados en el abasto de los Reinos, no se benefician de dichos privilegios reales por no tener noticia sobre los mismos¹²⁶⁶.

En 1778 firma como juez protector don Mariano Colón de Larreategui¹²⁶⁷, hasta el mes de octubre donde es sustituido por don Manuel de Nava Carmona¹²⁶⁸. Al año siguiente (1779), don José de Pineda y Tabares asume el cargo, no encontrando referencias de otro juez hasta Diego Rapela (1786).

Los diferentes autos para la reimpresión de los privilegios dan cuenta de los jueces subdelegados que lo mandan a finales del siglo XVIII, así como del interés por observar y cumplir estos privilegios para lo que era fundamental el conocimiento de los mismos de las autoridades locales y de los propios integrantes de la Real Cabaña. El 14 de junio de 1786 don Diego Rapela, oidor de la Chancillería, y juez subdelegado protector y conservador de la Cabaña Real de Carreteros, sus derramas y Cabañiles manda que se imprima para el beneficio común. Lo mismo hace el 12 de abril de 1788 don Joaquín de Aróstegui y Escala, marqués de Casa García del Postigo, que además de Juez Privativo de la Real Cabaña, también es oidor en la Chancillería y juez conservador y protector del Real Monte de Piedad en la ciudad de Granada. En 1789 será don Bartolomé de Rada y Santander, alcalde del crimen y de hijosdalgo, y juez privativo de la Real Cabaña, quien vuelva a mandar la impresión. Y ya en el siglo XIX, en 1801, será don Carlos Santos Aparicio, quien ordene la reimpresión de los privilegios.

¹²⁶⁶ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 54. *Autos para ordenar mandar información a todas las Justicias y a los carreteros, cabañiles, jabarderos y trajineros del nombramiento del nuevo juez y los privilegios reales (1769).*

¹²⁶⁷ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14341, pieza 16. *Pedimento de diferentes dueños de cabañas de la ciudad de Granada para hacer constar varias mulas, mulos y demás caballerías que les han substraído y han verificado faltarles de dichas sus cabañas y jabardos: así de recogerlas (1777).*

¹²⁶⁸ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14341, pieza 34. *Pedimento de Juan Sánchez Morales, labrador vecino de Granada, por el embargo de una carreta y un par de bueyes (1778).*

Asimismo, de la documentación se desprende un cambio de jurisdicción de la Real Cabaña. Si en 1788 y 1789 habla del Reino de Granada y 20 leguas en contorno del mismo, en 1801 se reducirá a la ciudad de Granada y veinte leguas en contorno¹²⁶⁹.

Este recorrido, además, nos sugiere que el ejercicio de la justicia privativa de la Real Cabaña podría haber sido usado como mérito para el ascenso de los magistrados, hipótesis sobre la que volveremos más adelante.

El Juez Privativo de la Real Cabaña pudo ser sustituido por ausencias del titular. Como muestra, en 1762, por ausencia de don Antonio de Espinosa, se encargó el despacho de la comisión a otro de los oidores de la Chancillería, don Gonzalo de Ulloa¹²⁷⁰; o en 1771, por ausencia de don Juan Pedro Coronado, se encargó a don Juan López de Altamirano, Alcalde del Crimen¹²⁷¹.

En la siguiente tabla hemos anotado los Jueces Privativos que aparecen en la documentación analizada. La primera columna hace referencia a la fecha inicial de nombramiento, pues en caso de fallecimiento o cambio del juez conservador, éstos debían volver a ser nombrados, por lo que hemos encontrado algunas Reales Cédulas referentes a ello. La segunda columna hace alusión a la fecha inicial de la que tenemos constancia de su firma como Juez Protector en la documentación. Durante el siglo XVIII, al menos, catorce magistrados presidieron la Real Cabaña en Granada.

¹²⁶⁹ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14684, pieza 1. *Autos para la impresión de los privilegios dados a la Real Cabaña de Carreteros (1788-1801)*.

¹²⁷⁰ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14315, pieza 22. *Autos seguidos por don Francisco de Villoslada, vecino de Granada, contra Ginés de Castro Cano, Alonso Peñuelas, y Pedro Valero, vecinos de la villa de las Cuevas sobre que le cumplan el trato de la conducción de maderas para su almacén que constan de la obligación que tienen hecho por la escritura que se haya presente en estos (1763)*.

¹²⁷¹ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 63. *Autos seguidos por don Francisco de la Rosa, vecino de Daimiel, como heredero de don Bernardo de la Rosa, contra José García, vecino de Alhendín, mayoral que fue de dicho don Bernardo por 1431 reales y 24 maravedís del ajuste de cuentas (1767-1771)*.

Tabla 10.1. Los Jueces Privativos de la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros en la Real Chancillería de Granada (s. XVIII)

NOMBRAMIENTO	PLEITO	JUEZ PRIVATIVO
-	-	José de Valdivieso
1711		Leonardo de Vivanco y Angulo
	1741	Antonio Muñiz de Conil
	1751	Vicente Valcárcel, marqués de Pejas
1754		Andrés González de Barcía
	1762	Antonio de Espinosa
	1763	Andrés González de Barcía
1767-1768		Antonio Inclán y Valdés
1769		Juan Pedro Coronado y Navas Tello de Guzmán
	1778	Mariano Colón de Larreategui
	1778	Manuel de Nava Carmona
	1779	José de Pineda y Tabares
	1786	Diego Rapela
	1789	Bartolomé de Rada y Santander
	1788	Joaquín de Arostegui y Escala, marqués de Casa García

Fuente: ARCHGR, 030SJPRCC. Elaboración propia.

10.2.2. La Organización del Juzgado

El juez conservador nombraba al juez subdelegado sobre el que recaían las funciones de nombrar a sus delegados. En Granada, el peso del gobierno de la Comisión recaía en tres figuras: el propio juez privativo, el escribano y el alguacil mayor. A ellos se une un fiscal, cuya presencia en los asuntos de Granada se centra en cuestiones de organización y de sorteos de milicias. Aunque hay documentación referente a procuradores, éstos no aparecen en las tareas de gobierno, sino en representación de los pleiteantes.

Los escribanos eran escribanos del número y daban fe pública a todos los escritos. Además de ser los agentes de la tramitación y sustanciación de todos los asuntos que atañían a esta jurisdicción, custodiaban la documentación. Aunque no son todos, destacan las figuras de Antonio Ventura Romero, Leonardo Vercolme, Juan Pedro de Villoslada y Nicolás Fernández de Bustos¹²⁷².

El alguacil mayor era el encargado de realizar todas las diligencias, notificaciones y embargos. Era clave para el funcionamiento de la Comisión, y así dejó constancia don Juan Pedro Coronado y Navas Tello de Guzmán al suspender de empleo al alguacil mayor de la Comisión, don Diego Enríquez, en 1773, por su avanzada edad y los accidentes habituales que tenía, causando graves perjuicios y retrasos al tribunal, nombrando en su lugar a don Jacinto Ramírez de Arellano. En 1779, don José de Pineda Tavares sustituirá a éste por tener más de 60 años, nombrando en su lugar a don Félix de Molina¹²⁷³. La edad y capacidad del trabajo es una cuestión sobre la que indagar y profundizar, especialmente en los modelos de supervivencia de los hogares de estos trabajadores de la administración tras ser separados de la misma por vejez o enfermedad.

El cargo de fiscal recaía en uno de los abogados de la Real Chancillería. Al igual que el alguacil y el escribano, eran nombrados por el propio juez privativo. Su presencia en la documentación aumenta a finales del siglo. Contamos con algunos de los nombramientos, como el realizado en la ciudad de Granada el 20 de febrero de 1781, cuando don José de Pineda y Tavares nombró nuevo fiscal de la Real Cabaña, cesando a don Nicolás de Arjona Rospligiosi, alegando que los diferentes y habituales accidentes que sufría le impedían despachar con agilidad los asuntos de la Real Cabaña, por lo que necesitaba una persona que acudiera con brevedad y sin impedimentos para no causar perjuicios a ninguna de las

¹²⁷² Antonio Ventura Romero aparece en el Catastro como escribano del número de la ciudad de Granada, con 40 años y un hogar en el que se registran su mujer, María López, también de 40 años y seis hijos (2 varones y 3 mujeres). AHPGr, CE, RP Granada, L 1259, f. 422v.

¹²⁷³ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 74, s/f. *Nombramientos de Alguacil Mayor para la Comisión de la Real Cabaña (1773-1779)*.

partes que acudían a la Comisión. Para ello se pidió a don Francisco de Paula Naranjo que despachara los asuntos en ausencia de don Nicolás de Arjona. El 25 de agosto de 1783, al haber fallecido don Nicolás de Arjona, se nombró a don Francisco de Paula Naranjo fiscal de la Real Cabaña, cargo que aceptó el 27 de dicho mes. Posteriormente solicitó que se acreditara el tiempo que había prestado servicio en la Comisión, expediente que pasó por dos Jueces, don Joaquín de Aróstegui y Escala, el 17 de abril de 1789, y don Bartolomé de Rada y Santander, el 1 de julio de 1789, que había asumido el cargo por el ascenso a alcalde de casa y corte del predecesor. Éste le pidió que continuara el trabajo que venía realizando como fiscal de la Real Cabaña¹²⁷⁴.

10.3. El Juzgado Privativo en el reino de Murcia

Hasta el momento, sólo hemos encontrado una excepción en la jurisdicción de la Real Chancillería de Granada donde el propio juez conservador nombró un juez subdelegado, el caso de Murcia. La primera referencia a este juez subdelegado es de 1749, en el que el Licenciado don Matías Rosique, abogado de los Reales Consejos y juez subdelegado conservador, protector y privativo de la Real Cabaña de Carretería y Cabañiles de esta Ciudad y su Reino, hace saber que tiene subdelegada dicha comisión y cuáles son sus competencias¹²⁷⁵. Una copia de la Real Cédula de 21 de agosto de 1770 nos informa del nombramiento de don José de Peña Muñoz, abogado de los Reales Concejos, alcalde mayor y teniente corregidor de la ciudad de Murcia, como Juez Privativo, Protector y Conservador de la Cabaña Real, Cabañiles, Carreteros y sus derramas, y Trajineros de

¹²⁷⁴ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14382, pieza 24, s/f. 1. *Nombramiento del Fiscal de la Real Cabaña en el Licenciado don Francisco de Paula Naranjo (1781.1789)*.

¹²⁷⁵ AMC, sig. CH02256-00002. *Autos en razón de la Cabaña Real y Carreterías de la ciudad de Cartagena (1749-1752)*.

ella, su Reino, el de Valencia, la de Orihuela y su obispado¹²⁷⁶. Del mismo modo, en 1796 al teniente de corregidor de la ciudad, Juan Antonio Santa María¹²⁷⁷.

Uno de los conflictos más frecuentes fue el de la entrada en rastrojeras. Así se quejaba el teniente general de la armada en Cartagena, don Carlos Reggio y Gravina, al alcalde mayor de Murcia y juez privativo por la suelta de ganado de unos carreteros, vecinos de Alcantarilla y de Alhama, causando perjuicio a los vecinos de la ciudad¹²⁷⁸.

Sin embargo, el problema con las jurisdicciones, al que dedicaremos un apartado, fue constante. A la Chancillería llegaron los asuntos de la ciudad de Lorca e, incluso, de los vecinos de Cartagena¹²⁷⁹. Sin embargo, uno de ellos fue enviado a Murcia, al entender el juez privativo que no estaba en su jurisdicción.

En 1768 se produce un conflicto en la ciudad de Lorca por entrar un cabañil de la cabaña de don Juan Zagarra, vecino de Cartagena, en una dehesa de pajas y rastrojos pertenecientes a Propios, y llevar pastando en ella ocho o nueve días, por lo que la justicia de Lorca envió al cabo y al escribano a denunciar al mayoral e iniciar los autos y diligencias. La justicia ordenó que el cabañil debería pagar conforme a sus privilegios en razón de diez días: dos maravedís por día y cuatro por noche cada una de las 112 caballerías que componían la cabaña. De igual forma, se tomaron tres bestias en prenda y se condena a pagar las costas (324 reales y 23 maravedís). Ante esta condena, Francisco Sáez, otro de los mayores de la cabaña, realizó varios pedimentos al corregidor recordando sus privilegios

¹²⁷⁶ AMC, sig. CH02395-00020. *Traslado de una Real Cédula por la que se nombra a Tomás Pinto Miguel, juez protector privativo de la Real Cabaña de Carreteros y Cabañiles (1760).*

¹²⁷⁷ AMC, sig. CH02404-00002. *Copia del despacho de Juan Antonio Santa María, teniente de corregidor de la ciudad de Murcia, protector de la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles y Trajineros, por la que atestigua haber sido nombrado juez de los componentes de la Real Cabaña (1796).*

¹²⁷⁸ AMC, sig. CH02178-00016. *Expediente realizado en virtud, de orden superior del protector de la Real Cámara, sobre las penas de cámara impuestas a unos carreteros (1773).*

¹²⁷⁹ ARCHGR, 030SJRCC, Caja 14315, pieza 11. *Autos de Andrés García Romero, y consortes, hijos y herederos de don Diego García Romero, vecinos de la Puebla de don Fadrique, contra las ciudades de Vera y Lorca para que les devuelvan a sus sirvientes bienes de manutención en Vera y tres juntas de bueyes y carretas en Lorca, donde están invernando (1747).*

y pidiendo que se desembargasen las mulas y se le devolvieran los reales a costas. No llegando a acuerdo, pide copia de los autos y presenta querrela contra el corregidor ante el juez privativo de la Cabaña Real Chancillería de Granada.

[...] cuya defensa por su vulneración corresponde V.S. como señor Juez desagrador de dicha Real Cabaña en esta ciudad y jurisdicción de su Real Chancillería, pues aunque haya en Murcia algún señor encargado no ocurre a nuestras defensas por obtener la ordinaria jurisdicción en que se siguen de semejantes causas, y así siendo árbitros de ocurrir donde más nos convenga lo hago al real y superior tribunal de V.S. a quien solo conocemos como nuestro Juez desagrador en el distrito de esta Chancillería [...] ¹²⁸⁰.

El Juez Protector, don Antonio Inclán y Valdés, mandó librar despacho al corregidor de la ciudad de Lorca para que se inhibiera del asunto y enviara los autos a Granada, bajo pena de 200 ducados por no hacerlo. Tras estudiar los autos, determinó que eran los alcaldes mayores de la ciudad de Murcia quienes debían gestionar esta causa, pues contaban con la competencia en 20 leguas de la ciudad, estando comprendida en este espacio la ciudad de Lorca.

¹²⁸⁰ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 21, ff. 14r-v. *Autos a instancia de la parte de don Juan Zegarra vecino de Cartagena y dueño de Cabaña contra la justicia de la ciudad de Lorca por haberle denunciado su cabaña por haber entrado a pastar las rastrojeras (1768).*

Véase también la pieza ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 26. Corresponde a los mismos autos que la anterior.

10.4. Justicia y Transporte. Aspectos generales

En este apartado vamos a indagar sobre dos aspectos del transporte terrestre a partir de la documentación: quiénes transportan y cómo se organizan, y una incursión en sus espacios principales. Entendemos por quienes transportan a los que se beneficiaron de los reales privilegios en el reino de Granada. No obstante, no todos los transportistas lo hicieron, pues los arrieros aparecen de forma testimonial en el Juzgado. Nos ocuparemos de algunos de ellos por su particular relevancia, en concreto de la familia de carreteros Dengra y de la cabaña de doña María Teresa Gnecco. También pensaremos cómo se organizaron para transportar, especialmente los carreteros, que formaron alianzas familiares y vecinales, pero también se obligaron a transportar mancomunados, especialmente para el transporte de maderas. Asimismo, en una jurisdicción tan amplia, la del reino de Granada, con características económicas y geográficas tan diferentes, vamos a comentar algunos rasgos de lo que hemos denominado los espacios del transporte, realizando una clasificación que nos permita conocer dónde operaron y, por ende, dónde se produjeron los conflictos.

10.4.1. Los transportistas

A la justicia privativa de Granada acudieron por este orden: los cabañiles, los carreteros y los jabarderos, quedando los arrieros de forma puramente testimonial en algunos pleitos, pese a la importancia en número y localización en el reino de Granada. No vamos a determinar cuantitativamente el número de transportistas, pues ya lo hicimos con la documentación catastral (sus características nos permitían hacerlo). Ciertamente, a partir de la documentación judicial es imposible determinar una cifra aproximada del número de transportistas del Reino. Tampoco es nuestra intención. Sin embargo, al cruzar las informaciones con el conocimiento que nos proporciona el Catastro de Ensenada, podemos matizar algunas cuestiones, tales como la presencia de cabañiles en la costa

occidental del Reino, también vinculados a los ingenios, o atendiendo a la carretería, un ligero aumento de localidades donde residen carreteros profesionales, como las Cuevas, así como un mayor número de carretas por propietario, especialmente en Huéscar. Datos que profundizan en las características que elaboramos a partir del Catastro.

Uno de los expedientes nos facilita una información que nos ayudará a examinar, por un lado, la localización y número de transportistas y, por otro, cuestiones como el número de carretas, bestias que componen una cabaña o quiénes acuden a realizar dicho registro. El 25 de septiembre de 1758 don Andrés González de Barcía, argumentando que las justicias poseían los privilegios antiguos (lo que generaba un impedimento para el ejercicio de su Comisión) y también había desconocimiento entre los transportistas, mandó realizar una nueva impresión de los privilegios, ordenando que ningún carretero, cabañil ni trajinero se tuviese incorporado a la Real Cabaña ni gozara de sus excepciones y privilegios, si no llevaba los impresos consigo, por lo que debían sacarlos en treinta días. El auto se organiza en 6 puntos o mandatos:

1) Finalizar la nueva impresión que se está haciendo de los privilegios de los carreteros y cabañiles. Asimismo, se debía corregir el papel sellado, pues era de otro año. Por lo costoso del mismo, sólo se añadiría al despacho que se agregue el papel del sello y año correspondiente.

2) Ningún carretero, cabañil ni trajinero puede considerarse incorporado en la Real Cabaña ni gozar de sus excepciones y privilegios si no lleva consigo los impresos, para lo que se abría un plazo de treinta días para obtenerlos. Esta disposición iba contra la propia esencia de la Real Cabaña, que pretendía proteger el transporte.

3) Hacer saber a todos los propietarios de carreterías, cabañas y jabardos que, dentro de dichos 30 días siguientes a sus notificaciones, tenían que hacer el asiento o registro de sus carreterías, cabañas o jabardos en el oficio de la Comisión, para que en ella constaran los que son o fueren de la Real Cabaña e insertar testimonio de ello en los despachos con que requieran a las justicias. De no hacer este asiento se les excluiría de la Cabaña Real y no podrían usar sus privilegios.

4) Se les obligaba a llevar siempre este documento, tanto para entregar a las justicias locales como al propio juez privativo. Si no lo llevaban se exponían a una multa de 200 ducados y el correspondiente apercibimiento.

5) Asimismo, el juez privativo advertía a los jueces y justicias sobre la inhibición en las causas de la Real Cabaña, entregándoles un despacho con la subdelegación y la Real Cédula de la Comisión, bajo pena de 1.000 ducados a quienes la incumplieran, a lo que había que sumar el daño expreso que hubieran hecho a dichos cabañiles, jabarderos, carreteros o trajineros, y sus mayores, mozos, sirvientes o ganados. Además, se les recordaba que no podían prenderlos ni detenerlos o embargarles prenda por causas de la Cabaña, teniendo que enviar los autos al juez privativo, pues los transportistas debían seguir realizando el abasto público. Todo ello, siempre que del conflicto no resultara quimera, sangre ni criminalidad.

6) Para que conste todo lo anteriormente referido, tanto a los jueces y justicias locales, como a dichos transportistas que no fuesen vecinos de la ciudad de Granada, se mandó despachar cartas al escribano Antonio Ventura Romero, en las que se ordenaba a dichos jueces y justicias de los pueblos que debían hacer la provisión a los transportistas. Asimismo, se informó a los dueños de madera de la ciudad de Granada para que se lo notificaran a los carreteros que las conducen y se fijó un edicto en la alhóndiga de granos.

Sin embargo, tan sólo medio centenar de transportistas se registraron en esos 30 primeros días, causando numerosos problemas en las décadas siguientes¹²⁸¹. Asimismo, dichos impresos se deterioraron y perdieron. Por ejemplo, en 1781, don Andrés de Alfaro, escribano de cámara de la real Chancillería, don Francisco Barba, don Pedro Santiago Sánchez y don Esteban Rodríguez, vecinos de la ciudad de Granada, dueños de cabañas mulares, realizaban un pedimiento, en su nombre y en el de los cabañiles de la ciudad, al juez privativo, alegando que, estando en la posesión del goce de los reales privilegios

¹²⁸¹ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14315, pieza 17. *Autos Generales hechos de orden y en virtud de auto del Sr. Superintendente General de la Real Cabaña para que los dueños de carreterías, cabañas y jabardos hagan registro de ellos dentro de 30 días y tomen sus impresos y otras costas (1758).*

concedidos por la Corona, tanto a los dueños de cabañas, como a los mayores, cabañiles y mozos, se habían entregado impresos, que recogieron sus mayores para custodiarlos en su poder y, al haber pasado un considerable tiempo, se habían extraviado o roto. Así, el fiscal de la Cabaña, don Francisco de Paula Naranjo, reunió, tanto los autos generales de don Antonio González de Barcía del año 1758, como los de 1767 de don Antonio Inclán y Valdés, donde se constata para Granada que debían llevar el impreso de sus privilegios y estar registrados, aunque no era lo común, «por descuido de unos, ignorancia de otros y malicia de algunos». Así se mandó realizar la impresión a cargo del escribano de la Comisión, quien debía realizarla en breve y con economía, y una vez terminada, debía pasar por el fiscal para comprobar que en cada impreso estaba inserto el despacho, la Real Cédula del marqués de Contreras subdelegando la comisión, la providencia de don Andrés González de Barcía de 25 de septiembre de 1758 (capítulos segundo, tercero, cuarto y quinto) y la de 7 de noviembre de 1767, dada por don Antonio Inclán y Valdés¹²⁸².

10.4.1.1. Los cabañiles

Los cabañiles fueron el grupo de transportistas que más acudió a la justicia privativa, especialmente por asuntos de pastos, exención de sorteos y algunos robos de ganado. Se localizan principalmente en el camino de Granada a Levante y su ramal a Almería, así como en la capital granadina, aunque también los encontramos en La Calahorra, Baza, Cúllar, Orce o la costa oriental, aunque con escasos ejemplos, como el del cabañil Gregorio del Río, vecino de Ojén¹²⁸³; don José Gil, de la Calahorra; don Andrés Segura Nieto, de

¹²⁸² ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14328, pieza 1. *Pedimiento de don Andrés de Alfaro, don Francisco Barba, don Pedro Santiago Sánchez y don Esteban Rodríguez vecinos de Granada, dueños de caballerías mulares, para que se entreguen a los dueños de cabañas los impresos de los privilegios (1787)*

¹²⁸³ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14315, pieza 10. *Súplica de Gregorio del Río, vecino de Ojén (jurisdicción de Marbella), cabañil, por el privilegio de la carretería y cabaña real de estar exento de quintas y sorteos en Real Ordenanza o Instrucción (1745).*

Orce; o don Julián de Tuesta, de Baza¹²⁸⁴. El gobierno de las cabañas correspondió al mayoral, con importantes funciones, pues representó a los propietarios ante la justicia. Además, era el encargado de garantizar la cuadrilla para el transporte, formada por el propio mayoral, un manadero, que se encargaría de alimentar a las bestias, y varios mozos, entre los que solían encontrarse los hijos del mayoral. Un ejemplo claro lo podemos observar en la cabaña de doña María Teresa de Gnecco, vecina de Adra, cuyo mayoral Bernardo Martínez, acudió al juez privativo para pedir que no se incluyera a sus cabañiles, entre los que se encontraba su hijo, en los sorteos de milicias de los municipios por donde transportaban. Consciente de sus privilegios, pidió que se excluyera del sorteo al manadero de la cabaña, su hijo Francisco Martínez, apuntando que «se ha criado desde pequeñito en ella» y a tres mozos mancebos de la villa de Dalías, que se empleaban en la misma desde hacía años. Asimismo, detallaba que la cabaña se componía de casi 130 mulas, por lo que en 1768 pidió que se pusiera testimonio sobre el asunto, no sin antes tomar declaración a un testigo, Ginés Martín, vecino de Granada, parroquia de San Ildefonso, que dijo haber sido durante muchos años mayoral de cabaña hasta que por edad dejó dicho ejercicio, y que la cabaña de doña María Teresa Gnecco era una de las más antiguas, y que conocía a su mayoral y a su hijo, que se había criado en ella «desde chiquito», y así lo expuso ante el Alguacil Mayor¹²⁸⁵. En definitiva, los cabañiles se conocían y protegían entre sí.

¹²⁸⁴ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14315, pieza 17. *Autos Generales hechos de orden y en virtud de auto del Sr. Superintendente General de la Real Cabaña para que los dueños de carreterías, cabañas y jabardos hagan registro de ellos dentro de 30 días y tomen sus impresos y otras costas (1758).*

¹²⁸⁵ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 44. *Sorteo de los empleados de la cabaña de doña Teresa Gnecco, vecina de Adra (1768).*

Véase también ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 36. *Pedimento por sorteo de milicias para cabañiles (1769).*

10.4.1.2. Los carreteros

Los carreteros son el segundo grupo con más presencia en los asuntos del juzgado privativo. Dos cuestiones nos interesan especialmente: en primer lugar, su número y localización, pues ésta aumenta respecto a los datos fiscalizados en el Catastro del Marqués de Ensenada; y, en segundo, los lazos familiares, de vecindad y las mancomunidades que formaron para transportar.

Atendiendo a su localización, se registran carreteros en más localidades que en el Catastro, apoyando nuestra teoría de la subrepresentación en la fuente catastral. Valga como ejemplo el pedimento realizado en 1778 por el comandante general presidente de la Junta de Marina de Cartagena para que los dueños de carretas de la ciudad de Granada y forasteros acudieran a los montes de Fuenfría y Pinar Negro, en la jurisdicción de Huéscar, a conducir desde ellos hasta el Real Arsenal de Cartagena la madera que se hallaba cortada. Pedían, pues, embargar las carretas para acudir al transporte Real, uno de los deberes de quienes formaban la Real Cabaña¹²⁸⁶.

Ante la urgencia del asunto, el juez privativo don Manuel de Nava Carmona mandó que se informase, tanto de los vecinos como de los forasteros disponibles, con excepción de los que se hallaban obligados en las obras del Rey (en ese momento se estaba construyendo un nuevo monasterio de las comendadoras de Santiago). Les pedía que pasaran a la mayor brevedad por los montes de Huéscar para hacer la conducción de madera a Cartagena, imponiendo la multa de doscientos ducados a quien no lo hiciera, así como se embargarían sus carretas por el alguacil mayor de la Comisión, don Jacinto Ramírez, que, tras las diligencias, expuso que en la villa de Albolote había 12 propietarios de carretas, que se ocupaban en traficar con ellas, pero que todos estaban ocupados en la conducción de piedra para la construcción de la iglesia del monasterio de las comendadoras, así como a la

¹²⁸⁶ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14341, pieza 24. *Autos para que los dueños de carretas, vecinos y forasteros de esta ciudad acudan a los montes de Fuenfría y Pinar jurisdicción de la ciudad de Huéscar, a conducir desde ellos al Real Arsenal de Cartagena la madera que se halla cortada (1779).*

conducción de maderas para Cecilio Martínez, vecino de Granada. De esta manera, dicho alguacil refiere que la conducción de betunes la suelen realizar los «carreteros levantiscos», que llaman bolicheros, y que, estando libres de toda obligación, en la ciudad de Granada había conseguido noticias de 22, a los que se embargaron sus carretas para que acudieran al transporte de la madera desde Huéscar a Cartagena. Entre los 22 había quienes estaban obligados con dicha obra, lo que generó tensiones con el corregidor de Granada. Asimismo, se dispusieron los pueblos y número de carretas con que debían contribuir, siendo Maracena con 4, Albolote con 1, Atarfe con 4, Pinos Puente con 4, Santa Fe con 4, Pulianas, Jun y Peligros, con 1; Armilla con 5, Churriana con 2, Gabia la Grande con 3, Ogijares con 1, La Zubia con 3, Huétor y Cájar con 1; Purchil, Belicena y Ambroz con 2; el Temple y Zafayona, 8; Alhendín, una y Otura, con otra. Asimismo, de otros Partidos también se embargaron: 14 carretas de vecinos de Gor, 3 de Juan de Martos; 3 de Antonio Cabezuelo y 2 de Pedro López. Son sólo una muestra de la presencia de carreteros en las localidades del Reino.

En el mismo expediente encontramos también diferentes alegaciones de los vecinos de Granada para no realizar dichos portes de madera al Real Arsenal. Algunos, como Felipe Martín, se encontraban transportando otras mercancías (mosto); otros no poseían la carreta en buenas condiciones, como José Mariscal, que alegó que los muelles estaban en mal estado; otros estaban enfermos, como José González; otros no contaban más que un buey en ese momento, caso de José Sánchez; o incluso había algunos que no tenían paradero conocido, como Juan de Mesa. Por el contrario, hubo quienes se agenciaron para presentar una carreta con tal fin, caso de Agustín Peregrina que, por ser muy pobre, no tenía más que un buey y se comprometió a cumplir el mandato con otro de José Sánchez y la carreta de éste. Ausentarse también tenía sus consecuencias, como las vivió dicho Juan

Mesa, al que se apresó estando en la plaza de Bibarrambla y le embargaron sus bienes, comenzando un procedimiento judicial por incumplir el mandato del Juez Privativo¹²⁸⁷.

Como podemos comprobar, la presencia de carretas en las diferentes localidades es un hecho, aunque en escaso número. De hecho, sólo matizan los datos del Catastro, pues continúan localizadas en las ciudades de Gor, Huéscar y Granada, y las influencias de esta última, principalmente su Vega.

Atendiendo ahora a su organización, la hemos clasificado en tres grupos: los propietarios transportistas, la familia y las mancomunidades. Además, hemos apuntado algunas características de quienes poseen carretas, pero no se dedican al transporte profesional.

La primera, los propietarios transportistas, era la más común, donde el propio propietario, con ayuda de un mozo o no, realizaría los portes. La mayoría de los carreteros del reino de Granada transportaban de esta manera, caso de Tomás de Mula, vecino de la villa de Las Cuevas, que conducía con una carreta propia y una yunta de bueyes. Su supervivencia dependería de la carreta y el negocio de la sandía¹²⁸⁸. O Diego Pérez, vecino de la villa de Alhendín, que declara al juez que «soy dueño de un carro con que trabajo para buscar mi alimento y el de mi familia, y otros diez carros tienen otros vecinos de esta población que buscan su alimento en los mismos términos, a excepción de que labran una cortedad de tierra, que no son labradores sino pegujareros»¹²⁸⁹. A dicho Diego Pérez se le había incluido para el traslado de madera a los Reales arsenales de Cartagena, y ante su pedimiento, el juez privativo, don Manuel de Nava Carmona, mandó a la justicia de la villa

¹²⁸⁷ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14341, pieza 24. *Autos para que los dueños de carretas, vecinos y forasteros de esta ciudad acudan a los montes de Fuenfría y Pinar jurisdicción de la ciudad de Huéscar, a conducir desde ellos al Real Arsenal de Cartagena la madera que se halla cortada (1779).*

¹²⁸⁸ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 29. *Autos de Juan Vázquez, vecino de Granada, contra Tomás Martínez Mula, carretero, vecino de Las Cuevas por un préstamo de 128 reales (1768).*

¹²⁸⁹ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14341, pieza 39. *Auto a instancia de Diego Pérez, carretero, vecino de Alhendín, para que todos los carreteros de la villa sean incluidos en el transporte de madera de Huéscar a los Reales Arsenales de Cartagena.*

de Alhendín que todos los «carreteros o bolicheros» del pueblo fuesen incluidos en la conducción¹²⁹⁰.

La segunda, donde se generan lazos familiares y de vecindad para el transporte, como el caso de la familia Dengra de Huéscar. El 15 de junio de 1717 los carreteros de la ciudad de Huéscar, Antonio Dengra y Francisco Dengra, sobrino e hijo de doña Ángela de Alarcón, viuda de Francisco Dengra, se querellan contra dos vaqueros del mayoral de vacas de don Julio de Castilla, vecino de Atarfe, exponiendo que el 13 de junio por la tarde habían llegado con violencia al sitio de la división de Iznalloz, conocido como la presa de Deifontes, donde estaban descansando con sus bueyes en el trayecto de vuelta a Huéscar. Dichos vaqueros les arrojaron piedras y les agredieron, por lo que tuvieron que darse a la fuga, pues uno de ellos les sacó un «puñal desnudo». Contaban con una carretería profesional, compuesta por 22 carretas corrientes y una cuadrilla, entre los que había tres mozos de carretas: Antonio García Ser, José García Ser y Diego Dengra. En dichos autos, se pueden comprobar los vínculos de solidaridad familiar y vecindad entre los carreteros de Huéscar. Así, comparece Antonio Dengra el mayor, tío de los querellantes, declarando que, tras haber realizado el trayecto entre Huéscar y Granada con 8 carretas, en la vuelta había encontrado a sus sobrinos llorando y heridos. También lo hace Julio Sánchez, dueño de una carretería con 12 carretas, que volvía de soltar su carga en la ciudad de Granada, concretamente en el almacén de José García y, habiendo parado en Iznalloz, encontró presos a Francisco y Antonio Dengra¹²⁹¹.

La tercera, las mancomunidades. Contaban con su propia normativa para constituirse, que se realizaba mediante escritura de contrato, principalmente para el

¹²⁹¹ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14315, pieza 2. *Antonio y Francisco Dengra, dueños de una carretería y vecinos de Huéscar contra don Géronimo de Almarza (alcalde de Iznalloz), Antonio Ferrón (escribano público de Iznalloz), Ambrosio Ramírez (maestro de cirujano de Iznalloz) y dos vaqueros del Mayoral de las vacas, don Julio de Castilla, vecino de Atarfe, sobre el altercado acaecido en Deifontes cuando volvían de portear madera de la villa de Iznalloz (1717)*

transporte de madera a los almacenes de la ciudad de Granada. Podemos observar una muestra cuando los carreteros de la villa de las Cuevas, Ginés de Castro Cano, Alonso Peñuela y Pedro Valero, se mancomunaron para traer al almacén de don Francisco de Villoslada con 10 carretas propias, 20 cargas de madera de 31 tablas y 10 costeros cada cargo, haciendo los primeros diez en mayo y los restantes en junio, a 95 reales de vellón. Parte del pago se realizaba por adelantado, así don Francisco de Villoslada les entregó al contado 950 reales vellón; al tiempo de cargar el primer cargo en dicha villa de Castril se les entregaría, 200 reales de vellón, 20 para cada cargo y lo restante, al finalizar la entrega del cargamento. En el contrato, los carreteros se obligaban a responder con sus personas y bienes muebles y raíces, para lo que hipotecaron los 10 carros suyos, con sus respectivos bueyes, además de otros bienes: Ginés de Castro, un secano de siete fanegas de sembradura en el pago de Jaula (Las Cuevas); Alonso Peñuela, una casa en la misma villa; y Pedro Valero, dos bancales de riego de una fanega de sembradura¹²⁹².

Asimismo, queremos subrayar la pluriactividad en el transporte con carretas, especialmente sobre labradores que contaban con carretas con las que transportaban, caso de los grandes propietarios en las tierras de las Siete Villas; pero también de pequeños agricultores de la Vega, que las emplearían para sus labores o quienes lo hacen estacionalmente. Se ve muy claramente cuando varios labradores de la ciudad de Granada acuden al tribunal para que se les desembarguen las carretas. José Martínez, vecino de Granada, parroquia de San Ildefonso, quien se define ante el juez como labrador de dos piezas de tierra que tiene arrendadas: 98 marjales y 6 estadales, que tiene alquilados a don Pedro Segundo del Castillo, y 74 marjales del Beaterio de las Madres Recogidas. Para la labor cuenta con dos yuntas de bueyes y dos carretas, que utiliza durante las temporadas fuera de sementera y agosto, que están paradas las yuntas, para traer estiércol, leña y otros

¹²⁹² ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14315, pieza 22. *Autos seguidos por don Francisco de Villoslada, vecino de Granada, contra Ginés de Castro Cano, Alonso Peñuelas, y Pedro Valero, vecinos de la villa de las Cuevas sobre que le cumplan el trato de la conducción de maderas para su almacén que constan de la obligación que tienen hecho por la escritura que se haya presente en estos.*

géneros. Habiéndosele embargado dichas yuntas para la conducción de madera a los Reales arsenales de Cartagena y estando en tiempo de sementera, le pide al juez que las desembargue. El juez, don Manuel de Nava Carmona, en auto de 22 de octubre de 1778, no admite las causas que presenta para su desembargo por tratarse del Real Servicio¹²⁹³. Mismo caso y mismo resultado, para el pedimiento de Juan Sánchez Morales, labrador, vecino de Granada, al que habían embargado una carreta, que tenía dedicada a las labores del campo en época de sementera y recolección de granos, empleando el tiempo que le queda en los portes que le salen, con el fin de satisfacer los costes que le ocasionan los bueyes, y manifiesta que «no soy de la clase de los carreteros que llaman bolicheros que continuamente están trabajando en portear madera, obligando para ello con las personas que se ocupan»¹²⁹⁴. Por el contrario, sí se le desembargarán a doña Mariana Clavero, viuda de la ciudad de Granada, que lleva más de 30 años siendo labradora en la Huerta de don Nicolás Tamariz, de más de 90 marjales, para lo que utiliza una yunta de bueyes y una carreta sin dedicarse a portear ni poder comprenderse entre los bolicheros «dedicados a trabajar con ellas a porte en cuanto les sale en las temporadas de todo el año». El juez desembarga la carreta por «el estado de viuda en que se halla sin tener para su labor y manutención más que el carro»¹²⁹⁵.

Por último, veamos la estacionalidad, que debe tratarse a parte de la pluriactividad. Nos referimos a una estacionalidad marcada por los ciclos meteorológicos y donde los bueyes se trasladan a otros lugares más cálidos para el pastoreo. Los datos del Catastro de Ensenada nos indicaban que este tipo de estacionalidad en quienes se empleaban en la carretería, no sería lo común, sino que estamos ante transportistas profesionales, que se

¹²⁹³ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14341, pieza 36. *Pedimiento de José Martínez, labrador vecino de Granada para que se le desembarquen dos yuntas de bueyes y dos carretas (1778).*

¹²⁹⁴ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14341, pieza 34. *Pedimiento de Juan Sánchez Morales, labrador vecino de Granada para que se le desembarquen una yunta de bueyes y una carreta (1778).*

¹²⁹⁵ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14341, pieza 32. *Pedimiento de Mariana Clavero, viuda, labradora vecina de Granada, para que se le desembarquen dos bueyes y una carreta (1778).*

dedican a su trabajo la mayor parte del tiempo, para lo que pueden utilizar mozos de carretas; y a transportistas que únicamente cuentan con sus carretas para sobrevivir, a expensas de los portes que les salgan o algún jornal que puedan echar en el campo. De ahí, que no llevaran a sus bueyes a las dehesas, como lo hacían en la España septentrional. Sin embargo, hay casos donde los carreteros declaran descansar. Así, Pedro Moreno, labrador y carretero de la villa de Gor, dice que es costumbre entre los carreteros de dicha villa dar a los bueyes descanso desde el mes de noviembre al mes de mayo, para evitar los malos caminos que causan las lluvias y las nieves. Además, la villa cuenta con algunos pastaderos para estos tiempos, pues el interesado acude a la justicia para defender su paso por las tierras del marqués de Trujillo en la sierra de Gor, mientras iba de paso hacia la dehesa¹²⁹⁶.

10.4.1.3. Los jabarderos

Los jabardearos fueron transportistas con un número considerable de bestias, inferior a 100 cabezas y con una característica que los diferencia de los cabañiles. Su presencia en la documentación es muy inferior, pues no habría una división entre cabañas-cabañiles, jabardos-jabarderos tan determinada en el uso común de la palabra. Sin embargo, además del número, la diferencia con los propietarios de cabaña, que no son los cabañiles, es que contamos con ejemplos de propietarios de jabardos que son los jabarderos, es decir, los que transportan. Es el ejemplo de Salvador del Castillo, vecino de la villa de Huércal de Almería, de ejercicio jabardero, que se querrela contra el alcalde de Ocaña, Juan García Martos, por haberle impuesto una multa por entrar dos de sus mulas en un sembrado de

¹²⁹⁶ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14382, pieza 40. *Pedimiento de Pedro Moreno, labrador y carretero, vecino de Gor, para que se inhiba la justicia de Gor en el asunto del paso de ganado por las tierras del marqués de Trujillo (1787).*

maíz cuando pasaba con su jabardo por dicha villa, cargado de cebada para la provisión de las tropas¹²⁹⁷.

En otros casos, los jabardos se unían a las grandes cabañas. Ejemplo del mismo es el jabardo de Francisco de la Casa, quien en 1762 tenía su jabardo agregado a la cabaña de doña María Josefa Veltranilla, de la que su hijo era el mayoral; y en 1770 estaba a cargo del porte con la cabaña de 130 cabezas de ganado mular del marqués de Montemorana, a la que unía dicho jabardo propio de más de 60 cabezas, que manejaba como mayoral Manuel Ferrer, mientras que el mayoral de la cabaña era su hijo Gabriel de la Casa. Así, contaban con diferentes mozos, para lo que acudieron a la justicia privativa en varias ocasiones con el objetivo de evitar los sorteos de milicias¹²⁹⁸.

Por tanto, podemos considerar a estos jabarderos como un rango inferior a los cabañiles. Posiblemente hicieran su fortuna como mayores de cabaña con lo que irían adquiriendo cabezas de ganado y constituyendo sus propios jabardos, que unían a dichas cabañas.

10.4.1.4. Los arrieros

No contamos con noticias directas de la presencia de arrieros en el tribunal, aunque, como hemos visto, su número era considerablemente mayor a los demás transportistas de mercancías. Posiblemente no se les considerara como tales profesionales por el alto tribunal. Solo en unos autos en los que están implicados un mayoral de cabaña, la ciudad de

¹²⁹⁷ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 34. *Autos de don Salvador Castillo, jabardero, vecino de Huércal de Almería, contra el alcalde de Ocaña, Juan García Martos, por una multa por entrar el ganado en un sembrado de maíz cuando transportaba cebada para el abasto de las tropas (1768).*

¹²⁹⁸ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14315, pieza 20. *Autos a instancia de Gabriel de la Casa, mayoral de la cabaña de doña María Josefa Veltranilla, sobre el sorteo de milicias (1762).*

ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 42. *Autos de Francisco de la Casa, jabardero y del Marqués de Montemorana, propietario de cabaña por el sorteo de milicias de sus cabañiles (1770).*

Córdoba y el administrador de Sales, que expresa en correspondencia con el juez privativo que no sólo aprovecha los privilegios la cabaña, sino también los arrieros, mientras conducen sal desde las Reales Salinas, a cinco leguas de la ciudad de Córdoba¹²⁹⁹.

Los arrieros también llegarán al tribunal, pero no como privilegiados, sino para dirimir alguna cuestión con un carretero o cabañil, caso de Diego García, arriero de la ciudad de Granada, parroquia de la Magdalena, que denuncia a Agustín Mauro, carretero vecino de Gabia la Grande por matarle un burro con su carreta cuando venía con dos borricos cargados de trigo por las inmediaciones de Armilla. El accidente se produjo al encontrarse con dos carretas cargadas de yeso, la primera guiada por el propietario y uno de los borricos, que se había metido por el lado izquierdo de dicha carreta, pese a haber advertido al carretero de que parara, no lo hizo, cayendo el borrico y pasando la rueda por encima, dándole muerte, perjudicando a su familia, pues su subsistencia dependía del trabajo de dicha bestia¹³⁰⁰.

10.4.2. Los espacios del transporte

Encontramos transportistas en los caminos, las villas y ciudades del reino de Granada. Aunque su actividad se extiende a todo el Reino, queremos señalar aquellos espacios donde mayor conflictividad se produjo, pues responden a los lugares donde se realizaban sus actividades: caminos, sembrados, industria y municipios y, en la ciudad de Granada, almacenes de madera, alhóndiga de granos y plaza del Triunfo, donde dejaban sus bueyes y

¹²⁹⁹ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14328, pieza 4. *Autos de Bartolomé Ruiz, mayoral de la cabaña de don Andrés de Alfaro, vecino de Granada, por las denuncias que le hace la justicia de Córdoba por pastar cuando transporta sal desde la Real Salina (1788).*

¹³⁰⁰ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14382, pieza 25. *Autos de Diego García, arriero vecino de Granada, contra Agustín Mauro, carretero vecino de la villa de Gabia la Grande, sobre que le satisfaga el valor de un borrico que le mató con su carreta (1782).*

carretas durante el tiempo que estuviesen en la ciudad. En otras ocasiones, el conflicto o el gobierno no nos permite la observación de estos espacios del transporte.

Los caminos y la entrada a sembrados fue el conflicto predominante en el Juzgado Privativo. Sin embargo, destaca un camino sobre los demás: el de Granada a Levante y a Almería, pues era por donde los carreteros suministraban la madera de Huéscar y Castril a los almacenes. Asimismo, los cabañiles, también circularon por estas tierras transportando el grano. No obstante, la conflictividad también la marcará los centros transformadores desde donde se trasladaban las mercancías, caso de la sal o los ingenios de azúcar y, por tanto, caminos secundarios por donde circularon los pleiteantes con sus transportes.

No obstante, los ingenios produjeron una importante circulación, no sólo de los avíos necesarios para el ingenio y el producto del azúcar, sino también de grano. En 1722 se produce un conflicto en Alhendín por la detención de las cabañas que iban cargadas de trigo para el abasto de los ingenios de la costa. Así, el propietario del ingenio de Salobreña, Juan de Paz y Guzmán, veinticuatro de la ciudad de Granada, había cargado su cabaña en Diezma, en la hacienda del hijo del marqués, don Luis Guiral, con 150 fanegas de trigo, siendo parado por el aguacil mayor de Alhendín. El mismo año, también se detuvo la cabaña de don Antonio Travesí, vecino de Motril, cargada de 170 fanegas para el ingenio de la Palma; de don Alfonso Gutiérrez, que se dirigía al ingenio de Almuñécar, y de don Marcos Laureano, vecino de Motril, a Pataura, donde había instalado otro ingenio¹³⁰¹.

En cuanto a los municipios y sus términos, también fueron un espacio de conflicto constante, como ya hemos mencionado, por la problemática de las jurisdicciones, pero también por los sorteos de milicias y otras causas, como la entrada en las dehesas de propios o comunes, pues los caminos, en muchas ocasiones transitaban por esta tierra. Un caso en Torrecardela nos sirve de ejemplo: Doña Teresa de Carvajal Girón y Pacheco, señora de la villa, pidió que se respetaran las hierbas y pastos que produce la villa, por ser muy cortos, así como corto es el término con un camino donde se hacen continuas paradas.

¹³⁰¹ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14315, pieza 4. *Autos de detención en Alhendín de las cabañas cargadas de trigo para el abasto de ingenios en la costa de Granada (1722)*.

Por ello, solicitó que no se dejara pastar hasta San Juan en la villa, a lo que accedió el juez, requiriendo a los mayores de cabaña y a los carreteros que transitan por allí que no paren bajo pena de multa¹³⁰².

De Granada destacan tres espacios: los almacenes de madera situados en la calle San Juan de Dios; el Triunfo y la alhóndiga de granos, aunque otros lugares también fueron espacios de conflictividad como la plaza de Bibarrambla, donde había un mercado¹³⁰³. Los primeros estuvieron circunscritos a la carretería y las obligaciones de portear madera¹³⁰⁴; la segunda, a los cabañiles y los cereales¹³⁰⁵; y el Triunfo, que fue el espacio de la ciudad donde confluye el transporte. Así, tanto el escribano como el alguacil mayor irán reiteradamente a este espacio a buscar a los carreteros y cabañiles, pues allí descansaba su ganado. Al menos allí podían preguntar a otros transportistas por su paradero. Asimismo, la concentración de ganado, tanto vacuno como equino, hizo que se produjeran accidentes. Así daban cuentas Salvador Alfonso de Arroyo, escribano del Rey, vecino de la ciudad de Granada, y Nicolás Medina, alguacil ordinario, de la misma vecindad, como cuando estaban realizando diligencias en el Barrio de San Lázaro, muy cerca de la entrada a la calle de San Juan de Dios, vieron como entre varias carretas, unas con los bueyes desunidos y otras no, salía una mula castaña oscura herida destripándose y, preguntando a los cabañiles que había en el Triunfo, averiguaron que era propia de la cabaña de la viuda de Andrés Segura, vecino de Orce. Inmediatamente pasaron a curarla a las casas de Francisco Pérez,

¹³⁰² ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 73. *Pedimiento de la villa de Torre-Cardela para que no pasten los cabañiles, carreteros y jabarderos en sus pastos hasta San Juan (1770).*

¹³⁰³ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 62. *Causa escrita contra Ramón de Vergara, carretero y demás que resulten reos en los palos dados a Juan Lavar la madrugada del día 20 de septiembre (1770).*

¹³⁰⁴ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14341, pieza 4. *Autos de Antonio Baena y Navarro contra Francisco Villoslada, ambos vecinos de la ciudad de Granada por el cumplimiento de un trato para el transporte de maderas de Huéscar y Cuevas (1774).*

¹³⁰⁵ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 58. *Autos contra el diputado de la Alhóndiga, don Fernando de la Vega, por la gestión de los granos (1769).*

maestro de herrador y albítar, situadas en dicha calle San Juan de Dios, y procedieron a indagar en la propiedad del buey con el asta ensangrentada¹³⁰⁶.

10.5. La conflictividad

10.5.1. Las jurisdicciones

La diversidad de jurisdicciones en las que se organizaba el territorio hispano nos sitúa en un complejo marco para transportar, encontrando desigualdades territoriales en continuo conflicto de poderes (Estado, Señoríos, Eclesiásticos...). Así, la justicia era ejercida por los Reyes mismos, por su Consejo, por los alcaldes de casa y rastro del Rey, que los acompañaban siempre, y por la Audiencia y Chancillería.

El choque competencial con las justicias locales es común en los pleitos. El Concejo, que Luis García de Valdeavellano definió como «la expresión de la comunidad local (...) que entendía en la regulación de la vida de la localidad por medio de la asamblea vecinal, del *concilium* o concejo, término romance este último que se convirtió en sinónimo de municipio cuando la comunidad local se constituyó como una entidad jurídico-pública investida de jurisdicción y dotada de mayor o menor autonomía de gobierno»¹³⁰⁷, era el encargado, además de las tareas de gobierno, de impartir justicia a través de los magistrados locales.

La mayoría de los conflictos que se producen en el camino, ya sea por violencia, ya sea por entrado en pastos, cuentan con un denominador común: la implicación de las justicias locales. A éstos hay que sumar las tensiones en los sorteos de milicias,

¹³⁰⁶ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 17. *Informe sobre la herida de un mulo por asta de buey en el Triunfo (1768)*.

¹³⁰⁷ Luis García de Valdeavellano, *Curso de Historia de las Instituciones españolas* (Madrid: Revista de Occidente, 1977), 538.

especialmente en los términos orientales del reino de Granada. Así, la conflictividad del Juzgado Privativo con las justicias locales fue constante en todo el siglo XVIII, teniendo que pedir en numerosas ocasiones que se inhibieran del conocimiento de los asuntos de la Real Cabaña. Un ejemplo es el auto realizado en 1760 en el que el Juez Privativo, don Andrés González de Barcía, pide al alcalde ordinario de la Zubia, don Vicente de Montes, que se inhiba de la causa de la cabaña de don Pascual Sánchez, vecino de Granada, por los daños causados en una huerta. La justicia local opuso resistencia y usó numerosas artimañas para generar un conflicto competencial, incluso alegando la implicación del juez de marinas, lo que dilató en el tiempo la resolución del pleito llegándose a multar a dicho alcalde ordinario¹³⁰⁸.

Los derechos de pastos y rastrojeras provocarían muchas tensiones con las justicias locales y con los propietarios, principalmente de las tierras que lindaban con los caminos. Como ejemplo, presentamos una de las peticiones al Juez Privativo denunciaba a las cabañas por pastar, en este caso en el término de Alhama. En 1779 don Pedro Santiago Sánchez, vecino de Ganada, acude al Juez Privativo a causa de la denuncia que se hizo a su ganado por pastar durante más de veinte días con una piara de mulos y hembras en los yerbajos del sitio de Potril, jurisdicción de Alhama. Don Jacobo Croce y Silva, abogado de los Reales consejos, corregidor capitán de guerra y subdelegado de rentas provinciales y reales servicios de millones de la ciudad de Alhama, había mandado apresar al mayoral de la cabaña, Andrés Gómez, así como custodiar la piara en mayo de 1779. En este caso el mayoral exhibió copia de la Cédula Real con los privilegios de la cabaña, que se encontraba con muchas roturas y falta de hojas y un pedimento para que pasase a ser juzgado por el Juez Privativo, por lo que la justicia local lo mandó al Juez Privativo y excarceló a Andrés Gómez para que cuidase su ganado, siempre que continuara en los términos de la

¹³⁰⁸ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14315, pieza 18. *Autos a pedimiento de don Pascual Sánchez, vecino de Granada, dueño de una cabaña, para que la justicia de la villa de la Zubia se inhiba del conocimiento de la causa que le haya mirado a dicha su cabaña y remito los autos al señor Juez de esta Comisión (1760).*

jurisdicción de Alhama y en compañía de Francisco de Rivas y Francisco Escobedo, guardas del campo. El magistrado local alegó ante don Juan Pedro Coronado y Navas Tello de Guzmán, del Consejo de su majestad, su Alcalde del Crimen en la Real Chancillería de esta corte, juez protector particular y privativo para el desagravio de los Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros de la Real Cabaña de esta ciudad y distrito de su Chancillería, que esta cabaña no era transeúnte y había entrado a pastar sin manifestar los despachos. Insistió en que no quería atribuirse jurisdicción que no le correspondiera y envió los autos al juez protector para que continuase el proceso¹³⁰⁹.

También hubo resistencias por las justicias locales a la exención de alistarse en el ejército a los transportistas. En la tierra de Guadix y las Alpujarras, sobre todo, aparecen algunas instancias recordando a las justicias locales que no se incluyeran a los miembros de la Cabaña Real en los sorteos. Uno de los pleitos más interesantes sobre este aspecto es la querrela que interponen los carreteros Juan García Lozano, Francisco de Martos, Antonio Moreno, Gregorio García, Blas de Herrera y Esteban García a la villa de Gor por sortear para milicias a vecinos mozos que estaban exentos, muchos de ellos sus propios hijos. Además, manifestaban que sus carretas, cabañas y jabardos estaban continuamente sirviendo a su majestad en las conducciones de salitres y betunes para sus navíos, maderas para sus reales arsenales y otros efectos necesarios para el real servicio, como el abasto de granos para sus pueblos, y que causarían un daño muy grave en caso de no poder acudir a auxiliar a sus ejércitos. Por ello piden al juez que libre despacho para que la justicia local corrobore sus privilegios. El Juez Privativo libró el despacho a la justicia de la villa de Gor para que cumpliesen la Real Ordenanza de Milicias y se les guardase en la presente quinta las excepciones que tenían como carreteros bajo la advertencia de penas, multas y apercibimientos. Un despacho que no cumplieron, acogiéndose a las reglas del intendente provincial de sólo mandar relevar los hijos únicos de viuda, los de padres sexagenarios y

¹³⁰⁹ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14382, pieza 13. *Pedimento de don Pedro Santiago Sánchez vecino de esta ciudad sobre denuncia que le hizo al ganado de su cabaña por estar pastando en el término de la ciudad de Alhama (1779).*

mozos de casa abierta, por lo que se incluyeron a los mozos empleados en dichas carreterías. Mucho más interesantes son los memoriales y decretos que contiene esta pieza documental. Como muestra, son excluidos José Díaz del Pozo, criador de ganado lanar y hermano de la Hermandad y Honrado Consejo de la Mesta; Francisco Guerrero de Calicasas, mayoral de los ganaderos de esta localidad; o José Díaz, que se queja de que la justicia de la villa de Caparacena se ha dado por desentendida de sus privilegios y lo ha citado para el sorteo. Otros vecinos se querellaron contra las justicias locales, como el caso de Antonio Moreno de Gor, dueño de carretería que abastece, no sólo los reinos, sino las reales fábricas y proveedurías, que se querelló contra José Martínez Hurtado y Gregorio Moreno, alcaldes de dicha villa, y contra Pedro Medes y Pedro Jiménez, sus regidores, concejo de justicia y regimiento de ella¹³¹⁰.

Resulta llamativo que las villas pudieran detener y requisar el trigo transportado por una cabaña, alegando la imperiosa necesidad del abasto común, problemática que no vamos a tratar en este trabajo, pero exponente también de esta conflictividad¹³¹¹.

Como último ejemplo, nos detendremos en otro tipo de documentación, como la referida a una petición que realizan los arrieros del pescado al corregidor de Granada por el trato que se les está dando en la venta de Marina, situada en el Valle de Lecrín (término de Albuñuelas) y sus precios abusivos. Así, en el año 1790 llega la petición de 17 arrieros del pescado y otras especias (vecinos de la ciudad de Almuñécar), que atraviesan las once leguas que distan entre Almuñécar y Granada, encontrando una única posada para el descanso llamada venta de Marina, en la que se les trata con impiedad y con precios excesivos, proporcionando paja y vino de muy mala calidad y, para colmo, medida arbitrariamente. También se quejan de la comida, que no pueden elegir, y por mantener las

¹³¹⁰ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14315, pieza 21. *Autos a instancias de Juan García Lozano, Francisco de Martos, Antonio Moreno, Gregorio García, Blas de Herrera y Esteban García, vecinos de Gor, dueños de Carreterías que abastecen los reinos por el sorteo para el servicio militar (1762).*

¹³¹¹ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 75. *Autos sobre Disputa con la villa de María (Vélez-Blanco) por la detención de una cabaña y el precio de su trigo para abastecer dicha villa (1773).*

bestias cargadas durante un franqueo, que se dilata el tiempo que el dueño quiere. Por tanto, alegan que la venta prefiere la utilidad e interés particular por encima de la causa pública y el interés privilegiado de los que suplican actuación al corregidor, conscientes de las disposiciones expedidas por el soberano para la mejora del servicio de estos establecimientos. Por estar la venta en su jurisdicción, el corregidor mandó a la justicia de Albuñuelas hacer comparecer al ventero, José Corral, para formarle un arancel de los precios de frutos y portes con objeto de que no se exceda, so pena de 20 ducados. Asimismo, con los precios de la cebada y la atención a los pasajeros, a los que debía tener lumbre y demás utensilios para disponer de comidas o cenas¹³¹². Aunque este tipo de asuntos competían a la Comisión de la Real Cabaña, el documento muestra cómo los corregidores resolvieron disputas entre transportistas, por lo que la explotación de archivos municipales para el estudio del transporte es aún una tarea pendiente.

Como hemos podido comprobar, las tensiones entre transportistas, concejos locales y el propio tribunal de la Real Cabaña fueron relativamente frecuentes. Aún queda por indagar en cuestiones como: ¿Todos los transportistas pertenecieron a la Real Cabaña? ¿Todos hicieron valer sus derechos en el tribunal privativo? ¿Realmente se inhibieron las justicias locales del conocimiento de sus asuntos o fue más habitual de lo que hemos visto que impartieran una justicia que no les correspondía? Queda mucho por investigar y, tanto la documentación del Fondo de la Real Cabaña como la que custodian los Archivos Municipales, se presentan como fuentes esenciales para investigar el marco de la conflictividad entre instituciones y los aspectos de la vida cotidiana que, cruzados (con todas las cautelas necesarias) con la imagen fiscal y socioeconómica que nos proporciona la documentación de Ensenada, pueden ayudarnos a construir una imagen global del transporte en el sur peninsular durante el siglo XVIII. No en vano el transporte cuenta con un escenario vital poliédrico, donde caminos, hospederías, ganado, comercio, familia, pluriactividad u oficios auxiliares contribuyen a su estudio en un contexto en el que las

¹³¹² AHMGR, C.01862.0091. *Memorial de los arrieros de pescado de Almuñécar quejándose del abuso en los precios y el mal trato que reciben por parte de Francisco del Corral, dueño de Venta Marina, término de Albuñuelas.*

jurisdicciones generarán tensiones, tensiones en las que, de un modo u otro, se verá reflejado el papel que jugó la Real Cabaña de Carreteros como institución, así como los hogares transportistas, en estas tierras.

Aunque resulte reiterativo, hemos querido subrayar como las jurisdicciones generan tensiones en toda la conflictividad de los transportistas.

10.5.2. Pastos y rastrojeras

Los derechos de pastos y rastrojeras son otro de los conflictos que más se repiten en los documentos judiciales. Los animales de carga necesitaban descansar, beber agua y alimentarse, lo que generó muchas tensiones con las justicias locales y con los propietarios, principalmente de las tierras que lindaban con los caminos. En ellas, también se produjo mucha conflictividad con los concejos locales por el pasto en sus tierras, acudiendo en numerosas ocasiones a la Comisión. El ejemplo que traemos a colación es una apelación a la Sala de 1500 de Francisco Ignacio, vecino y labrador de la villa de Baena contra las cabañas propias de don Diego José de Alfaro, vecino de Granada y don Fernando Muñoz, vecino de Cúllar Baza; así como de sus mayoresales de cabaña José Rubí y José Rubio¹³¹³. La denuncia estuvo motivada porque habían entrado a pastar sus cabañas, yendo cargadas y de paso, en sus tierras y cercado, llamado de En Medio, que labra el denunciante en régimen de arrendamiento, siendo propiedad del duque de Sesa. Ante la infracción de los cabañiles, les quitaron dos costales de trigo, por lo que dichos cabañiles acudieron al corregidor manifestando los privilegios que tienen las cabañas para el goce de dichos pastos. Posteriormente se peritaron los daños en 256 reales, inhibiéndose el corregidor y

¹³¹³ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 66. *Apelación a la sala 1.500 por pasto de D. Francisco Ignacio Amo vecino de Baena contra las cabañas de don Diego José de Alfaro vecino de esta ciudad y don Fernando Muñoz que es de la villa de Cúllar Baza y José Rubí y José Rubio sus mayoresales por pastar yendo cargadas y de paso, en tierras y cercado del cortijo que llaman de En medio (1770).*

remitiendo a la Comisión de la Real Cabaña el asunto, cuyo juez protector mandó restituir a los mayores los dos costales de trigo y condenó a dicho don Francisco Ignacio, por contravenir el privilegio, a pagar las costas del juzgado de la villa de Baena, tasadas en 57 reales de vellón y ocho maravedís y las de la Comisión en 219 reales de vellón y 24 maravedís. Don Francisco recurrió al Real Consejo, admitiéndose en la sala de 1500.

Por otro lado, ya vimos que términos como Torre-Cardela pidieron que no se pastara durante un tiempo. No fueron los únicos, pues otras instituciones también lo hicieron, como la congregación de San Felipe Neri que piden el acotamiento del cortijo de Mitagalán, del término de Iznalloz, por 10 años, pudiéndose prorrogar otros diez¹³¹⁴.

10.5.3. Los sorteos de milicias

Los cabañiles y carreteros hicieron valer su derecho a no participar en los sorteos de milicias. Entre los ejemplos encontramos la súplica de Gregorio del Río al juez protector para que libre despacho para que la justicia de la villa de Ojén, de la que es natural, cumpla el privilegio real y no lo incluya en el sorteo para alistamiento de milicias¹³¹⁵; o el pedimento de Diego Pardo, vecino de la ciudad de Granada, parroquia de San Ildefonso, y mayoral de la cabaña del ganado mular, propia del señor marqués de Lucro, para que se eximan del servicio a sus cabañiles Manuel Pardo (su hijo), José Rueda, Francisco del Huyo y Juan de Montoya¹³¹⁶.

¹³¹⁴ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14315, pieza 15. *Autos a instancia de la parte de la congregación de San Felipe Neri, de granada sobre que las cabañas y carretas observen el real privilegio de acotamiento del cortijo de Mitagalán en Iznalloz (1756).*

¹³¹⁵ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14315, pieza 10. *Súplica de Gregorio del Río, vecino de Ojén (jurisdicción de Marbella), cabañil, por el privilegio de la carretería y cabaña real de estar exento de quintas y sorteos en Real Ordenanza o Instrucción (1745).*

¹³¹⁶ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 40. *Pedimento de Diego Pardo, mayoral de ganado mular de la Cabaña del marqués de Lugros, para que se excluyan del sorteo de milicias sus cabañiles (1768).*

10.5.4. Tratos y contratos

También hubo conflictos por el incumplimiento de tratos y contratos, en especial de los abastecedores de madera a la ciudad o del traslado de leña y azúcar de los ingenios¹³¹⁷. También entraron en conflicto estos contratos cuando se solicitaba que se pusieran las carretas o cabañas a disposición del Rey para el traslado de maderas a Reales Arsenales, piedra a construcciones reales o betunes.

En este apartado introducimos los conflictos por los tratos de compra-venta de animales de tiro y carga, como la obligación de Diego Andrés Taboada, de la parroquia de San Ildefonso, que se obliga a pagar a Francisco Gómez, vecino de Granada, 360 reales, el resto que debe de una mula roja que le vendió¹³¹⁸. O los autos de don Manuel de Zamora, vecino de Granada y comerciante de madera, que vendió a Domingo García y Pedro López, vecinos de Gor, una partida de bueyes con carretas por 14.000 reales, otorgándose escritura de obligación de pago a su favor. Los carreteros comparecieron en la villa de Guadahortuna, donde se encontraban, declarando haber adquirido fiados 10 pares de bueyes y ocho carretas para la conducción de madera, que debían pagar conduciendo a dicho don Manuel madera, cada cargo a razón de 157 reales y medio, y que no trabajaban ni conducían madera alguna para completar el pago, siendo la media de 45 viajes los que deben dar al año¹³¹⁹.

¹³¹⁷ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14315, pieza 22. *Autos seguidos por don Francisco de Villoslada, vecino de Granada, contra Ginés de Castro Cano, Alonso Peñuelas, y Pedro Valero, vecinos de la villa de las Cuevas sobre que le cumplan el trato de la conducción de maderas para su almacén que constan de la obligación que tienen hecho por la escritura que se haya presente en estos (1763).*

¹³¹⁸ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14382, pieza 31. *Autos de Francisco Gómez contra Andrés Taboada, vecinos de Granada sobre el pago de 360 reales de vellón (1786).*

¹³¹⁹ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14382, pieza 29. *Autos de don Manuel de Zamora, comerciante de madera, vecino de Granada, contra Domingo García y Pedro López Cano, carreteros, vecinos de Gor, carreteros de Gor, por incumplimiento de escritura relativa a venta de bueyes y carreta a cambio de portes de madera (1785).*

10.5.5. Robos y violencia

En relación a los robos y violencia, no son los más abundantes, aunque contabilicemos algunos sobre el robo de mulas a las cabañas¹³²⁰, o el uso de la violencia en el camino¹³²¹. Un ejemplo es la causa de oficio del Alcalde del Crimen de la Real Chancillería, cuando acude ante él Cristóbal Mancilla, cabo de escuadra de ganaderos de milicias de Granada, lleno de sangre, denunciando que unos levantiscos de los que acarrear melones y sandías le habían atacado en el camino de Pinos Puente, en el sitio de la entrada de Sierra Elvira, y que en esos momentos se encontraban, unos en la plaza de Bibarrambla con la carreta y otros en el Triunfo. El magistrado admitió la causa y ordenó a que lo reconociera un cirujano, mandando a dos alguaciles para apresar a los levantiscos y llevar las diligencias. Así, pusieron en la prisión a varios de ellos, que se encontraban con sus carretas en Plaza Nueva y la Calle San Jerónimo y, tras numerosas diligencias y autos, se trasladó a la Comisión de la Real Cabaña para que tasara las costas, por ser el tribunal competente¹³²².

¹³²⁰ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14382, pieza 19. *Causa escrita contra Juan y Ginés Pelayo, cabañiles vecinos de esta ciudad el primero preso en la cárcel real de ella y el segundo reo ausente y contra Bartolomé Conejeros y Sebastián Jiménez alias Genino castellano nuevo vecino de la villa de Marchena presos en aquel pueblo y sus arrabales por cárcel sobre el robo hecho de una mula de cabaña propia de don Francisco Sancio canónigo de Motril (1780).*

¹³²¹ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 48. *Causa escrita por querrela dada por Alonso Rodríguez Castro y consortes Carreteros contra un soldado miliciano sobre haber querido que le diese violentamente unos melones de las carretas que traían cargadas para esta ciudad sobre lo que hubo cuestión y resultado detenido José de Alonso Carretero y dicho soldado, Granada (1769).*

¹³²² ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 49. *Causa de oficio escrita de orden del señor don Luis Melgarejo y Rojas caballero del orden de Calatrava del Consejo de su majestad su Alcalde del Crimen más antiguo en esta corte contra unos carreteros levantiscos por violencia contra un soldado miliciano (1769).*

10.5.6. Guardianas del patrimonio

Todos estos problemas se viven en los hogares y no sólo atañen a los varones transportistas, sino que habría que hacer un estudio específico de cómo las propias esposas de los carreteros utilizan las ventajas que les brinda la ley para defender su dote y arras, no pudiendo embargarlas y, de esta manera, no condenar el hogar a la pobreza¹³²³.

En 1741, Felipa González, pide al juez protector que se desembarguen dos bueyes que estaban por morirse en el depósito, pues habían sido embargados a su marido, Indalecio, pese a ser parte de su dote¹³²⁴. Otro ejemplo es el de Antonia Castilla, que solicita el derecho de prelación de su dote y que no otorgaría escritura para la venta de una tierra calma que había tratado, pues tendría notorios perjuicios porque a día de hoy no puede completar su dote¹³²⁵. Así, detalla que cuando contrajo matrimonio llevó a él por vía de dote varias alhajas y efectos, que importaban más de 8.000 reales de vellón¹³²⁶.

¹³²³ Véanse: Margarita M. Birriel Salcedo, "Mujeres y matrimonio: sentido y significación de las arras en la Corona de Castilla", en *Historia y género: imágenes y vivencias de mujeres en España y América (siglos XV-XVIII)*, coord. María Teresa López Beltrán, Marion Reder Gadow, y María Isabel del Val Valdivieso (Málaga: Universidad de Málaga, 2007), 67-100; y de la misma autora: "El cónyuge supérstite en el derecho hispano", *Chronica Nova*, nº 34 (2008): 13-44.

¹³²⁴ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14315, pieza 9. *Autos entre diversos carreteros, vecinos de Churriana y de Maracena por la subasta de unos bueyes (1741)*.

¹³²⁵ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 65. *Auto de pedimiento de Antonia Castilla (1770)*.

¹³²⁶ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14382, pieza 24. *Autos de Cayetano Misenes, labrador, vecino de Granada, contra Antonio Martínez, carretero, vecino de granada sobre el cobro de 180 reales y las costas de 12 carros de paja*.

10.5.7. Otros

No obstante, hay que aclarar que los hogares pertenecientes a la Real Cabaña acudieron al tribunal con otros asuntos que nada tenían que ver con el transporte. Como ejemplo, encontramos la discusión entre hogares que, pese a no ser un privilegio de la cabaña, llegaron a la Comisión. El documento seleccionado trata de una disputa entre dos familias por la bofetada que una vecina pega a la hija de un carretero. A través de los testigos nos dibujan las relaciones en el barrio de San Lázaro de Granada¹³²⁷.

Asimismo, entre la documentación se encuentra un pedimiento para la función religiosa de Santa María de Gracia del convento de los trinitarios descalzos, que se hacía por el gremio de cabañiles de la Real Cabaña. Para montar soldadesca pedía permiso al presidente de la Chancillería y al juez protector¹³²⁸.

No podemos terminar este capítulo sin pensar en las mercancías. No redundaremos en lo expuesto anteriormente, tan sólo plantearemos tres cuestiones:

1) La madera y el cereal son los productos que más se declaran en el transporte, una trasladada por carreteros y el otro, por cabañiles y jabarderos. Le siguen algunos productos como el azúcar, la sal, el alcohol o los betunes, pero es llamativa la poca presencia del textil. La administración de la Comisión también se preocupó de garantizar un transporte justo. Por ejemplo, sobre la madera, el juez dictó providencias a petición del fiscal de la Real Cabaña, referidas a los contratos y escrituras de los carreteros con los almaceneros. Se pedía despachar de nuevo la impresión de los privilegios para que no se retrasaran ni perjudicaran en el trayecto y que cumplieran con las providencias que había hecho don

¹³²⁷ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14382, pieza 27. *A pedimento de Felipe Martínez, quien se querella de M de Palma por haberle dado una bofetada a una hija suya (...) e injuriar a la madre de palabra, y también licita que el alcalde mayor se inhiba del conocimiento de causa escrita sobre el mismo asunto contra la mujer de dicho Felipe Martínez. Año 1782.*

¹³²⁸ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 5. *Pedimento para función religiosa de María Santísima de Gracia (1768).*

Andrés González de Barcía el 26 de mayo de 1765, advirtiendo de los perjuicios y ruina que se causa a la Real Cabaña de Carreteros y sus individuos en los contratos y ajustes, que anualmente se realizan con los almaceneros tratantes de madera para su transporte desde los parajes donde se crían, que deben procurarse precios justos y que el valor del porte debe ajustarse a los tiempos en las que conducen valiéndose de hacerles anticipación; y habiendo pedido que no se les llame en tiempos no oportunos, donde pueden perder sus ganados y con ellos sus familias. Y que no se dirigieran a ningún otro juzgado para los asuntos carreteros. Así, viendo la petición del fiscal, el Juez Privativo, don Antonio de Inclán y Valdés, el 7 de noviembre de 1767 manda que se reimpriman los privilegios, se envíen a las justicias y se otorguen a los transportistas, así como que se haga saber a los almaceneros y traficantes de madera, bajo pena de 200 ducados¹³²⁹.

O sobre la sal, donde Antonio Troyano, vecino de Huéscar, transportaba con su jabardo de más de 50 mulas romas, que transportaban la sal desde la fábrica de Hinojares en Calasparra (reino de Murcia) y, en alguna ocasión, desde Roquetas, hasta Huéscar, por lo que el Juez Privativo le realizó un despacho para que gozara de los reales privilegios¹³³⁰.

2) Entre el transporte obligado por la Corona, también se encuentra la madera y el betún a los Reales Arsenales, el trigo a la alhóndiga, la piedra a las obras reales y las propias tropas, lo que también generó una conflictividad, pues interfería en la economía diaria de los transportistas.

Así, acudió a la justicia José Díaz Martínez, carretero, vecino de los Barqueros, jurisdicción de Murcia, y otorgó escritura a favor de la Real Ordenanza de 10 de septiembre de 1767, obligándose con cuatro carretas propias a dar cuatro viajes de betunes, durante aquel año, la primavera y otoño, desde dicha villa al puerto de Almería, con cuatro

¹³²⁹ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14315, pieza 27. *Providencia contratos y escrituras de los carreteros con los almaceneros a petición del Fiscal de la Real Cabaña (1767).*

¹³³⁰ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14382, pieza 9. *Petición de Despacho para que se guarden los privilegios de la cabaña que transporta la sal en Huéscar (1779).*

pares de bueyes y sus carretas. Desde Almería, los betunes se embargan para otros destinos¹³³¹.

Los carreteros también tuvieron que acudir al transporte de los ejércitos. En 1781 se pidió al juez que se embargaran ocho carretas para los utensilios que tiene que transportar el regimiento de milicias de la capital de Granada a la plaza de Málaga. El juez manda al alguacil mayor a realizar el embargo que lo hace de la siguiente forma: a Manuel del Castillo, una; a Pascual González, otra; a Juan de Villanueva, dos; a José de Martos, una; a Alejo de Plazas, una; a Francisco Cordero, otra; y a Francisco de Mesa, otra, a cuyos propietarios había informado y, en su ausencia, a las mujeres, mozos y sirvientes que encontraron en sus casas¹³³². Y en 1786, los propios cabañiles serían embargados para la conducción de las provisiones de cebada a los ejércitos acuartelados en Córdoba, en este caso 6.000 fanegas que se hallaban almacenadas en Guadix y su contorno¹³³³.

3) Finalmente, también hay un transporte de los carreteros, de productos perecederos, como melones y sandías, cáñamo y otros productos para el abastecimiento de los mercados de la ciudad.

* * * * *

¹³³¹ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14323, pieza 32. *Autos de José Díaz Martínez, carretero de los Barqueros (reino de Murcia) con la Real Hacienda, por el cargo de betunes al puerto de Almería (1768).*

¹³³² ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14382, pieza 21. *Autos sobre los embargos de Carretas hechos a diferentes vecinos de la ciudad de Granada para el transporte de equipaje de la tropa de milicias a la plaza de Málaga (1781).*

¹³³³ ARCHGR, 030SJPRCC, Caja 14382, pieza 32. *Pedimiento de embargo de cabañiles para transporte de granos para abastecer a los ejércitos acuartelados de Córdoba (1786).*

En este recorrido, donde se repiten los conflictos del transporte, en muchas ocasiones interrelacionados, podemos constatar que los transportistas del reino de Granada acudieron a su juez protector por múltiples causas, algunas de ellas nada tenían que ver con la cabaña. Asimismo, dicho juez, además de impartir justicia participó en el gobierno del transporte más allá de los privilegios, realizando disposiciones para su registro o intentando garantizar precios y portes justos de madera. No ha sido posible determinar unas características propias de los transportistas que gozaron de los privilegios, pues, aunque se valieron de la justicia los profesionales, nada indica que no pudieran hacerlo aquellos que desarrollaban otras actividades. De hecho, a veces les embargaron sus carretas. De todos ellos, los que más conflictividad causaron y en un ámbito territorial más amplio, fueron los cabañiles, seguidos de los carreteros, éstos vinculados al camino de ruedas con un peso importante en el trayecto Huéscar-Granada. Por el contrario, los arrieros no acudieron a la justicia privativa, posiblemente por no ser considerados de tal profesionalidad, pese a que algunos, que se dedicaban a abasto de ciudades, fueron considerados pertenecientes a la Real Cabaña.

Como hemos indicado, los conflictos de competencias fueron la constante de la justicia del transporte en el reino de Granada a lo largo del siglo XVIII, especialmente con los Concejos. A pesar de estar delimitado el ámbito de actuación de las jurisdicciones, se ha comprobado cómo las justicias locales actuaron en los asuntos de los transportistas sin que los asuntos llegaran al tribunal y como éste, reiteradamente, mandó los impresos, recordando que debían inhibirse de sus asuntos. Así, también hemos visto como este Juez de Comisión convivió en su jurisdicción con otro Juez Privativo de la Real Cabaña en Murcia, al que envió las causas de su circunscripción.

Estos conflictos, además, tuvieron repercusión en la sociedad y dieron lugar a un corporativismo, que se puede ver en los testigos de los diferentes procedimientos, donde, a través de sus declaraciones, defendían los intereses del transporte o evidenciaban algunos de sus problemas. Además, en la empresa del transporte participa activamente la familia, como hemos visto a los mayores de cabañas, que hacen valer el derecho de los cabañiles y

sus hijos a no ser sorteados para las milicias; familias carreteras, como los Dengra de Huéscar; o los propios hogares, donde la esposa recurría a la ley para proteger el patrimonio de la familia.

En cuanto a la tipología de los conflictos, predominan los del camino, especialmente los daños a los sembrados y el pasto en las dehesas, seguidos de los contratos, especialmente de madera, pero también la compra-venta de bueyes. Por otra parte, no contamos con alegaciones que nos permitan extraer conclusiones más allá de que las causas se limitaron al Juez Privativo en Granada.

Por tanto, las informaciones reflejan una realidad del transporte, institucional y social, que nos permite conocer el tribunal, el transporte y el universo social de quienes transportaron, no sólo sus familias o vecindad, sino los oficios auxiliares, como los reparadores de carretas, los almaceneros de maderas o los diputados de la alhóndiga, tuvieron un papel protagonista.

CONCLUSIONES

A lo largo de esta investigación hemos elaborado el mapa del transporte terrestre en el reino de Granada en el siglo XVIII, así como de los perfiles socioeconómicos de los hogares transportistas; y, por otro lado, hemos analizado la fiscalización de la actividad, basándonos fundamentalmente en los datos del Catastro del Marqués de Ensenada, entendiendo éste como tecnología del poder. Los transportistas contaron con privilegios reales y con una institución de justicia y gobierno para desagruar sus asuntos que se organizó territorialmente con jueces subdelegados, correspondiendo un Juez Privativo y Protector de la Real Cabaña de Carreteros, Cabañiles, Jabarderos y Trajineros a la Chancillería de Granada y su jurisdicción. En esta tesis, por primera vez se ha analizado el tribunal granadino, establecido su composición y, a través de la conflictividad, definido las problemáticas del transporte, tensionadas siempre por el problema de las jurisdicciones para impartir justicia, especialmente con las justicias locales. A partir de la conflictividad, además, hemos podido profundizar en aspectos de los transportistas, de cómo y qué transportaban.

La actividad del transporte y el estudio de quienes transportan, sus hogares y su patrimonio, o sus instituciones, han sido los grandes desconocidos de la historiografía del reino de Granada, que, a excepción de las noticias que aportan David R. Ringrose y Santos Madrazo Madrazo¹³³⁴, tan solo se ha acercado al transporte tangencialmente en estudios

¹³³⁴ David R. Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)* (Madrid: Tecnos, 1972); Santos Madrazo Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, 2 vol. (Madrid: Turner, 1984).

del comercio, más centrados en las instituciones mercantiles, el comercio marítimo o los mercaderes. De hecho, desde el balance historiográfico que realizó la profesora Inmaculada Arias de Saavedra Alías en el año 1994¹³³⁵, y pese al avance en el desarrollo de nuevas líneas de investigación y metodologías, así como en la publicación de la obra de referencia *Historia del reino de Granada* en el año 2000¹³³⁶, nada ha cambiado, con excepciones como la contribución de Rafael G. Girón sobre los mercaderes Genoveses¹³³⁷. Tampoco se ha atendido a la institución de la Real Cabaña de Carreteros desde los estudios de José Tudela, Pedro Gil Abad y Adela Gil Crespo, siendo hasta la fecha inexplorado este juez de comisión en territorios como Granada o Murcia¹³³⁸. En cuanto a los caminos del reino de Granada, queda mucho por hacer, pues la documentación de la Junta de Caminos no se ha conservado, salvo algunas notas de la misma correspondientes a los últimos años del Antiguo Régimen, lo que nos ha obligado a centrarnos en la bibliografía clásica que lideran dos obras de referencia, la de Santos Madrazo y la de José Jurado Sánchez¹³³⁹, y a los relatos de viajeros. A partir de los mismos hemos podido representar sobre la cartografía histórica de Tomás López de Vargas Machuca y algunos datos de los itinerarios de José Matías

¹³³⁵ Inmaculada Arias de Saavedra Alías, “Granada en los siglos XVII y XVIII: Panorama de la historiografía reciente”, *Chronica Nova*, nº 21 (1993-1994): 11-29.

¹³³⁶ Manuel Barrios Aguilera y Rafael Peinado Santaella, *Historia del reino de Granada, vol. 3. Del siglo de la crisis al fin del Antiguo Régimen (1630-1833)*, coord. por Francisco Andújar Castillo (Granada: Universidad de Granada y Legado Andaluzí, 2000).

¹³³⁷ Rafael M. Girón Pascual, *Las Indias de Génova: mercaderes genoveses en el reino de Granada durante la Edad Moderna*, Tesis doctoral inédita (Granada: Universidad de Granada 2013).

¹³³⁸ Sobre el juez de comisión, veáse: Inés Gómez González, “Más allá de la colegialidad: una aproximación al juez de comisión en la España del Antiguo Régimen”, *Chronica Nova*, nº 37 (2011): 21-40.

¹³³⁹ Santos Madrazo Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850, vol. 1. La Red Viaria*; José Jurado Sánchez, *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII* (Córdoba: Servicios de publicaciones de la Universidad de Córdoba, Ayuntamiento de Córdoba, 1988).

Escribano (principalmente)¹³⁴⁰ los caminos secundarios que conectaban localidades arrieras, proporcionándonos una percepción que se acerca más a la realidad: la resistencia a los cambios en el transporte consecuencia de la lentitud de los cambios en las infraestructuras y la tecnología, condiciona, pero no impide, que caminos y caminantes sean una constante. De hecho, en esta tesis se demuestra el considerable tráfico que tuvieron así como la capacidad de superar los obstáculos de la accidentada geografía granadina y el estado de las infraestructuras, y se destierra la sensación que nos traslada la literatura de viajes y las propias guías de caminos, de un vacío de comunicaciones para los intercambios terrestres. Para ello, se servirá del medio de transporte por excelencia en el Reino, la bestia. Además, también se matiza la teoría del transporte como complemento al campo, pues la pluriactividad es un rasgo del trabajo en la Edad Moderna que, sin embargo, no impide que en los municipios donde se registran transportistas profesionales, y por tanto se les regula una utilidad por su actividad, el peso del mismo en el industrial de la localidad sea destacable.

Pensamos que esta investigación contribuye al análisis del transporte como un periodo de «larga duración» de Fernand Braudel, «lo que no quiere decir una realidad absolutamente inmóvil»¹³⁴¹. Nos referimos a la sucesión de los mismos problemas sin que se produzca ninguna ruptura, en un siglo, el XVIII, donde la constante búsqueda de novedades técnicas no llega al transporte, donde la lucha contra el espacio preocupa, más que ocupa, al Estado. Problemas que permanecen en cada situación, en el camino de rueda o de herradura, en la ciudad o el campo, en la protoindustria textil o la explotación forestal. Así, hemos tenido presente las realidades económicas y sociales que la acompañan según su espacio. Lo hemos hecho, de la mano de la nueva historia social, como la define Beatriz

¹³⁴⁰ José Matías Escrivano, *Itinerario español o guía de caminos para ir desde Madrid a todas las ciudades y villas más principales de España: y para ir de unas ciudades a otras, y a algunas Cortes de la Europa* (Madrid: Imp. de Miguel Escrivano, 1798).

¹³⁴¹ Fernand Braudel, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII, Tomo III. El Tiempo en el Mundo* (Madrid: Alianza Editorial, 1984), 525.

Moreyra¹³⁴², incorporando las contribuciones innovadoras y las preguntas que diferentes historiografías han aportado en los últimos cuarenta años. Y que, sin pretensión de exhaustividad, referidos a España podemos concretar en: la historia social de la población, partiendo de los trabajos precursores de James Casey y Bernard Vincent, el impulso metodológico propuesto por Francisco Sánchez-Montes, o la atención prestada a los hogares, el mundo rural, la dependencia y la soledad por Francisco García González; de la geografía histórica y las nuevas técnicas aplicadas para comprender el Catastro en su(s) contexto(s), de la que ha creado escuela Concepción Camarero Bullón; de la historia económica con estudios sobre el trabajo como los de Carmen Sarasúa y Luis Garrido González; y del género como categoría de análisis, siguiendo la productiva senda de Margarita M. Birriel Salcedo sobre los hogares, los espacios y las categorías. A estas, se unen la historia social de las instituciones, especialmente la impulsada por Inés Gómez González sobre la justicia y la Chancillería de Granada; o las metodologías sobre la conflictividad.

Las fuentes emanan de un espacio de producción social, político y económico determinado, donde los intereses del poder y la adaptación a las categorías y usos de cada territorio las determinan. Especial es el caso del Catastro del Marqués de Ensenada, por haber generado una documentación para las localidades de Castilla respondiendo al mismo modelo determinado en la Instrucción. Sin embargo, el resultado de esta magna averiguación proporciona un sinfín de detalles en cada territorio, pues a la vez que fiscaliza, categoriza y ordena con objetivos más allá de los económicos y con una adaptación al propio territorio, pues trataba de acercarse a la realidad castellana procurando homogeneizar solo en lo estrictamente necesario y sobre todo en lo referido a lo fiscal, tendiendo a mantener la terminología empleada en cada territorio. De ahí, nuestro interés por problematizar cómo y por qué se registró de una forma u otra el transporte en el reino de Granada, para lo que hemos atendido a su(s) propio(s) espacio(s)

¹³⁴² Beatriz E. Moreyra, "El revival de la historia social en la primera década del siglo XXI: ¿retorno o reconfiguración?", *historia historiografía ouro preto*, nº 15 (2014): 168-186.

de producción, pues el cálculo de la utilidad del transporte generó debates en la propia Junta de la Única Contribución. Así, hemos podido componer el mosaico de las voces de la vida cotidiana que sirvieron para definir a quienes se dedicaron de una forma u otra al transporte en el reino de Granada, si bien, hemos planteado algunos interrogantes para el Reino que no hemos conseguido discernir claramente como pasa entre las voces *arriero* y *trajinero*, que mientras para otros territorios tienen características diferentes, para Granada no, utilizándose como sinónimos y fiscalizándose como arrieros. Asimismo, nos ha permitido plantear las cautelas que debemos tener ante su uso, desde el amplio concepto de cabaña, que dará nombre a la propia institución del transporte, a la amplitud de términos con que se registró el transporte terrestre. En primer lugar, distinguimos entre transporte de personas (alquiler de caballerías, calesas, coches...) y el transporte de mercancías. Éste último lo hemos clasificado en dos grandes categorías: la primera, el transporte con bestias, donde distinguimos entre los transportistas: arrieros, trajineros, cabañiles y jabarderos, siendo los jabarderos un oficio del que no quedó testimonio en ninguno de los diccionarios del Nuevo Tesoro Lexicográfico de la Lengua Española, y que actualmente tampoco está incluido en la Real Academia Española, pese a que dio nombre a una institución. Además, con esto queríamos diferenciar, en los cabañiles y jabarderos, la separación entre propiedad y oficio. Y en segundo lugar, el transporte con carretas, donde la documentación catastral, salvo alguna excepción, registra bajo la categoría de carretero a los fabricantes y reparadores de carretas, mientras que a los transportistas lo hace como bolicheros, cosarios de carretas e incluso aviadores de carretas. De hecho se adaptaron al uso local, como se ha comprobado en la documentación judicial donde, aunque formalmente se les denomina carreteros, en las declaraciones de algunos de la ciudad de Granada se autodenominan bolicheros.

La elección del reino de Granada como territorio de estudio para esta tesis nos ha permitido situar a los transportistas en las distintas localidades, y a partir de su número, ponderar su vinculación con los caminos y los polos económicos del reino de Granada. El transporte profesional no habría despuntado, realizándose en su mayoría por arrieros que

transportaban con un número limitado de bestias en el que predomina la dependencia producción-transporte-consumo en la pequeña distancia; seguido de carreteros circunscritos a los caminos de ruedas y transporte más especializado como la madera; y de las cabañas vinculadas a la industria azucarera y el transporte de grano.

La arriería se distribuye por todas las localidades aumentando su densidad en tres zonas: a) en las áreas de producción y transformación como la Axarquía malagueña y su importante producción agraria, el occidente de Ronda y su protoindustria pañera, metalúrgica y cárnica; los lavaderos de lana e industria de vidrio del norte bastetano; o los salitres e ingenios de azúcar de la costa granadina; b) en las localidades situadas bajo la influencia de las vías de comunicación y principales rutas (camino de Levante, camino Málaga-Andalucía), y también los espacios de circulación naturales como el Valle de Lecrín, que permitirá la circulación a la costa; y de igual forma, los caminos del oeste de la jurisdicción de Almería, que permiten la circulación entre Almería y las Alpujarras orientales; y c) en las áreas de consumo como las ciudades y agrovillas del Reino, que a pesar de contar con una actividad del transporte propia, por su escasa relevancia, tendrían que nutrirse de la actividad de los transportistas de otros pueblos para satisfacer sus demandas, propiciando una interdependencia entre la ciudad y el medio rural, que se ve claramente en las cabañas que surten la alhóndiga de granos. Respecto a las cabañas, estas se localizan principalmente en la capital de Granada y los ingenios de la costa Granadina.

Lo primero a tener en cuenta sobre los transportistas con carretas es que quedaron velados en el Catastro de Ensenada, como se ha demostrado al cruzar las informaciones con las del juzgado privativo y con la presencia de fabricantes y reparadores de carretas, que si bien podrían atender a los carreteros que circulaban en las cercanías, también atenderían a los de la localidad o localidades cercanas. Posiblemente respondiera a dos cuestiones: por un lado, a registrarse en otras actividades principales, y por otro, a que pudiera haber cierta ocultación. Así, se sitúan principalmente en las ciudades de Málaga, Granada, Almería y Huéscar, así como en los caminos de ruedas, y sus áreas de influencia, destacando los

carreteros de Gor, Cuevas del Almanzora o áreas como la Vega de Granada y las Siete Villas.

Sobre la dedicación de quienes transportan a dicha actividad, a lo largo de estas páginas hemos demostrado que el transporte responde a una actividad mucho más amplia que la estrictamente profesional, donde la estacionalidad y la pluriactividad propia del periodo que estamos estudiando nos ofrecen un amplio abanico de perfiles transportistas, imposible de delimitar. Algunos transportarían como complemento a sus labores agrícolas, condicionados por los ciclos agrarios, pero serían los que menos, pues la estructura agraria del reino de Granada, en pocos territorios permite ciclos estáticos, sino que conviven especies con diferentes ciclos que se complementan entre sí. Además, las pequeñas distancias permitirán que puedan complementar la actividad prácticamente a diario. Diferente serán los carreteros profesionales, donde la dedicación sería mayor, no obstante, los laboradores poseían carretas con las que transportaban sus jornaleros, especialmente en los casos de la tierra de Almería y Las Siete Villas, por lo que además de labradores, estamos ante empresarios del transporte. Por tanto, la actividad del transporte se enmarca en la pluriactividad propia de la Edad Moderna, muy vinculada a la economía de la tierra, que permite liberar mano de obra, lo que no quiere decir que tengan que complementar estos ciclos, pues cuando el campo requiere mano de obra, a su vez, también la requiere de transporte.

En cuanto a los perfiles de los transportistas, la principal característica del reino de Granada es que no habría un grupo homogéneo como los carreteros de la Hermandad Burgos-Soria o los arrieros de la Maragatería que configuraron verdaderas burguesías mercantiles a través de redes socio-familiares. En contraposición, se detecta cierta homogeneidad en las cabañas, donde los propietarios son de la élite social y económica con numerosos recursos. Verdaderos empresarios del transporte que acudieron regularmente a la justicia para hacer valer sus privilegios. Asimismo, en un grado intermedio se encontraba el mayoral de cabaña, que además de la conducción de la cabaña solía contar con un número de bestias que añadía a la cabaña para el transporte. Además, se encargaría

de representar a los propietarios ante las justicias y de organizar a los cabañiles entre los que solían encontrarse sus hijos, cabañiles que se situaban en la base de la pirámide socioeconómica. El perfil arriero responde a un transportista y un hogar con escasos recursos, un número limitado de bestias y la regulación de bajas utilidades, lo que en ningún caso significa pobreza, sino que ocupa un escalón bajo de la pirámide del reino de Granada. Al menos, el arriero, siempre contará con los recursos de su propia fuerza de trabajo y la de su animal de carga. En cuanto a los perfiles carreteros, la diversidad es mayor, desde empresarios del transporte en Gor y Huéscar a carreteros que solo cuentan con su fuerza y la de sus bueyes para sobrevivir. De hecho el transporte se organizaba de forma diferente en unos y otros casos, contando con cuadrillas o no.

Los hogares del transporte responden al modelo nuclear del reino de Granada, con un tamaño reducido. Si descendemos al microanálisis, el perfil demográfico de los transportistas es de hombres casados entre 30-49 años, con tamaños de hogares reducidos y escasos recursos, con excepciones de los que transportan con alguna recua o los que cuentan con una empresa carretera considerable. Somos conscientes de que sería irreal intentar explicar algo como las familias del transporte partiendo únicamente del estudio de sus hogares. No obstante, no era nuestro propósito en estos momentos, por lo que una vez que conocemos las dimensiones de la convivencia y las características de la organización familiar hay que analizar las estrategias familiares atendiendo a determinados lugares, es decir, la carretería en Huéscar, Gor y Cuevas; o la arriería en Grazalema y Vera. También, sobre las trayectorias de los cabañiles y si existe algún proceso de ascenso a mayoral, algo que con la documentación manejada es insostenible determinar.

También nos preguntamos por los espacios tanto para las bestias, como para los bueyes y las carretas, pudiendo apuntar que en el reino de Granada no existe una arquitectura característica de la arriería o la carretería, más que las viviendas con corrales y caballerizas propias de cada una de las localidades, por lo que las carretas quedarían a la intemperie, generalmente aparcadas en el Triunfo o en las propias puertas de las casas de los transportistas.

Estudiar la regulación del ramo de lo industrial-comercial del transporte en el reino de Granada no ha sido una empresa fácil, pues tanto la arriería como el transporte con carretas se registró utilizando fórmulas diferentes en cada localidad. Hemos establecido cinco categorías de análisis del industrial arriero por localidades: las que aportan la utilidad total por el tráfico y contabilizan el número de bestias (35,9%); las que aportan los datos de la utilidad del trabajo del arriero más la utilidad por bestia, distinguiendo en la mayoría de los casos entre mayores y menores (11,1%); las que aportan únicamente la utilidad por bestias (8,5%); las que aportan el total del industrial por la arriería sin especificar el número de bestias con que trajinan (34,6%), y otras casuísticas (9,8%). Además, hemos estudiado el número de bestias por arriero, siendo la mayor frecuencia entre 1-2 bestias, lo que muestra que sería un trabajo, en la mayoría de las ocasiones, individual con pocos animales de carga, y unas ganancias bajas, variables y condicionadas. Asimismo, hemos calculado una regulación neta de utilidades que podríamos establecer ligeramente superior al jornal, aunque la media se eleve a 1.100 reales como consecuencia de un mínimo de arrieros que tendrían grandes utilidades. Sobre los carreteros, sus utilidades se calcularon brutas, a excepción de las dos localidades más profesionalizadas donde se calculó los 300 reales por carreta que había establecido la Junta, o en Huéscar, 550; frente a las altas utilidades de la ciudad de Granada, en bruto, 2.866 reales por carreta. Por tanto proponemos tres grandes grupos según estas características: los transportistas profesionales, a los que presumiblemente se calculó una utilidad neta y transportarían con más de 1 carreta; los transportistas de subsistencia, que cuentan con 1 carreta para sobrevivir, donde se constata la dependencia de la actividad del transporte para el hogar. A estos se les calculó el bruto, siendo las utilidades considerablemente más elevadas que los anteriores; y los transportistas complementarios, nos referimos a los que realizan la actividad de forma muy subsidiaria a su labranza y otros jornales, y que se les reguló la utilidad por estos últimos.

Sobre la economía también hemos revelado el importante negocio de bestias donde participa el hogar, por el que se hipotecarían a través de cartas de obligación de pago para financiar la bestia a tres años. Así, hemos conocido como la empresa familiar es la que se

obliga a esta compra, principalmente los cónyuges, seguidos de los padres a hijos, y más allá de estos lazos directos, la vecindad y el parentesco.

Respecto al juzgado privativo, este se organizaba en torno al juez privativo, el escribano, el alguacil mayor y el fiscal. A la justicia acudieron principalmente cabañiles, carreteros, y muy distante, los jabarderos, sin que se haya constatado la presencia de arrieros o trajineros. Las causas más comunes fueron la entrada en los pastos y los sorteos de milicias, aunque también otras. Se cumplió un principio de cercanía a Plaza Nueva, es decir, acudieron mayoritariamente los transportistas de la ciudad e influidos por esta, como los cabañiles que traían el grano a la alhóndiga o los carreteros de Cuevas, Gor y Huéscar, que se obligaban a traer las cargas de madera desde Huéscar. A través de sus declaraciones hemos podido matizar los datos del propio Catastro, tanto para las cabañas, como para los carreteros, ambas subrepresentadas, en primer lugar porque ya vimos la complicación de registrar dichas cabañas, pues sus propietarios solían ser grandes labradores o incluso nobles. En segundo lugar, puede deberse, como ya hemos dicho, tanto a esa pluriactividad como a cierta ocultación.

En cuanto a las jurisdicciones, además de las tensiones con las justicias locales, hemos visto cómo en Murcia se nombra juez privativo al alcalde mayor, por lo que dentro de la propia jurisdicción de la Chancillería tenemos dos jueces para impartir justicia. Además, el desconocimiento de los carreteros de sus privilegios, o simplemente la lejanía del tribunal provocó en los territorios una conflictividad que se dirimió en las justicias locales, como el caso de Vera, donde los temas se repiten: problemas de paso y daños a los pastos y sembrados, seguidos de los incumplimientos de contratos y las tensiones con las autoridades locales.

En fin, hemos dado respuesta a la mayoría de las preguntas iniciales de la investigación; algunas quedan aún por resolver y serán afrontados en trabajos futuros, pero, sin duda, hemos definido el mapa del transporte terrestre en el reino de Granada, las rutas y caminos, los que transportan, sus instrumentos, fatigas, deberes y privilegios, sus conflictos. Caminos y caminantes llenos de trajín, de vida, de lucha, como decía Braudel

contra el espacio, imagen muy alejada del vacío y aislamiento que la historiografía nos había construido.

BIBLIOGRAFÍA

- AGREN, María. "Introduction: Making a Living, Making a Difference". En *Making a Living, Making a Difference. Gender and Work in Early Modern European Society*, editado por María Agren, 1-23. Oxford: Oxford University Press, 2017.
- AGUILAR CUESTA, Ángel Ignacio. "Bienes, rentas y utilidades en el Reino de Sevilla a través de los Estados generales de las letras E y F del Catastro de Ensenada (1750-1755)". En *Nuevas perspectivas de investigación en historia moderna: economía, sociedad, política y cultura en el mundo hispánico*, editado por M^a Ángeles Pérez Samper y José Luis Betrán Moya, 64-75. Madrid: Fundación Española de Historia Moderna, 2018.
- AGUILAR CUESTA, Ángel Ignacio. *Base de datos del Catastro de Ensenada*. En Línea: <https://www.aguilarcuesta.com/catastro-de-ensenada/base-de-datos>.
- AGUILAR CUESTA, Ángel Ignacio. *Catastrar las Castillas: racionalidad frente a despilfarro. El coste de la realización del Catastro de Ensenada en el Reino de Jaén*. Tesis doctoral inédita. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, 2021.
- AGUILAR CUESTA, Ángel Ignacio, VALLINA RODRÍGUEZ, Alejandro y GARCÍA JUAN, Laura. "Fuengirola a través del Catastro de Ensenada". En *De Suel a Fuengirola. Arqueología y Patrimonio*, editado por José Antonio Martín Ruiz, 51-187. Málaga: Ayuntamiento de Fuengirola, 2019.
- AGUILAR CUESTA, Ángel Ignacio, VALLINA RODRÍGUEZ, Alejandro y GARCÍA JUAN, Laura. "El valor del patrimonio inmobiliario gaditano como indicador de poder en el Reino de Sevilla a mediados del siglo XVIII a través del Catastro de Ensenada (1750-1754)". En *Hacer historia moderna: Líneas actuales y futuras de investigación*, coordinado por Juan José Iglesias Rodríguez e Isabel María Melero Muñoz, 813-829. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2020.
- ALONSO GONZÁLEZ, Pablo. *Etnoarqueología y gestión del patrimonio cultural. Maragatería y Val de San Lorenzo*. León: Universidad de León, Servicio de Publicaciones, 2009.

- ALONSO LUENGO, Luis. *Los Maragatos. Su Origen, su stirpe, sus modos*. León: ediciones Lancia, 1992.
- ALVAR EZQUERRA, Manuel. *Tesoro léxico de las hablas andaluzas*. Madrid: Arco Libros, 2000.
- ALVAR LÓPEZ, Manuel. *Atlas lingüístico y etnográfico de Andalucía*. Madrid: Arco Libros, 1991.
- ALVAR, Manuel (con la colaboración de Antonio Llorente y Gregorio Salvador). *Atlas lingüístico y etnográfico de Andalucía*, 6 tomos. Granada: Universidad de Granada-CSIC, 1961-1973.
- ÁLVAREZ RIVAS, María y CASTRO MARTÍNEZ, Teresa. "El marquesado de los Vélez en el Archivo de la Real Chancillería de Granada: Siglo XVI". En *Almería entre culturas: (siglos XIII-XVI)*, vol. 1, 291-302. Almería: Instituto de Estudios Almerienses, 1990.
- ALZOLA Y MINONDO, Pablo. *Historia de las obras públicas en España*. Madrid: Turner, 1979.
- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco. "Una estructura de poder: el monopolio de la producción y comercialización del azúcar en Adra (siglos XVI-XVII)". En *Hombre y territorio en el reino de Granada (1570-1630): estudios sobre repoblación*, editado por Francisco Andújar Castillo y Manuel Barrios Aguilera, 351-384. Almería: Instituto de Estudios Almerienses, 1995.
- ARANDA DONCEL, Juan y Martínez Millán, José (coordinación). *Movilidad Cortesana y Distinción: Coches, Tiros y Caballos*. Córdoba: IULCE y Córdoba Ecuestre, 2019.
- ARIAS ABELLÁN, Jesús. *Propiedad y usos de la tierra en el Marquesado del Cenete*. Granada: Universidad de Granada, 1984.
- ARIAS DE SAAVEDRA ALÍAS, Inmaculada. "Granada en los siglos XVII y XVIII: Panorama de la historiografía reciente". *Chronica Nova*, nº 21 (1993-1994): 11-29.
- ARIAS DE SAAVEDRA ALÍAS, Inmaculada. "Luces y sombras de la Historia Local: Algunos apuntes sobre las Historias de Granada en la Edad Moderna". En *Estudios de Historia sobre el Valle de Lecrín*, editado por Margarita M. Birriel Salcedo y Lorenzo L. Padilla Mellado, 11-32. Padul: Ayuntamiento de Padul, 2014.
- ARIZTONDO AKARREGI, Salvador, Martín López, Eva y Torralba Aguilar. "Los pleitos declarativos en apelación" en el Archivo de la Real Chancillería de Granada". *Chronica Nova*, nº 26 (1999): 349-373.
- ARTOLA, Miguel. *La Hacienda del Antiguo Régimen*. Madrid: Alianza Editorial-Banco de España, 1982.
- BAÑOS OLIVER, Rosario, Molina Gaitán, Juan Carlos y Bestué Cardiel, Isabel. "Las posadas y ventas en los caminos de Granada a Levante en la cartografía del XIX. Herramientas para su inventario". *e-rph Revista Electrónica de Patrimonio Histórico*, 19 (diciembre 2016): 123-151.
- BAÑOS OLIVER, Rosario, SEGADO VÁZQUEZ, Francisco y MOLINA GAITÁN, Juan Carlos. "Las posadas como patrimonio arquitectónico: el ejemplo de la Casa de Postas de Librilla (Murcia)". *Memoria y Civilización*, nº 21 (2018): 549-574.

- BAÑOS OLIVER, Rosario. *Ventas y posadas en la Región de Murcia. Una arquitectura en peligro de extinción*. Tesis doctoral inédita. Universidad Politécnica de Cartagena, 2020.
- BARREDO DE VALENZUELA, Alfredo. “La provincia de Huelva en los Pleitos de Hidalguía conservados en el Archivo de la Real Chancillería de Granada”. *Colaboraciones*, nº 3 (1991): 131-170.
- BASAS FERNÁNDEZ, Manuel. “Mercaderes Burgaleses del siglo XVI”. *Boletín de la Institución Fernán González*, 126 (1954): 55-67, 127 (1954): 156-169.
- BECERRA NORIEGA, Laureano. “Diligencias realizadas por D. Pedro de la Hoya como Juez Privativo en el reconocimiento de tierras montuosas e incultas del Jebrero Corte de Peleas que pretendían los vecinos de Aceuchal (1743-1751)”. En *Actas de las VI Jornadas de Historia de Almendralejo y Tierra de Barros*, 179-194. Almendralejo: Asociación Histórica de Almendralejo, 2014.
- BECERRA RODERO, Evangelina y Sánchez Herrador, Miguel Ángel. “Conflictividad en torno al ganado equino en la Edad Moderna en Rute (Córdoba)”. En *Actas del XXIV Congreso nacional y XV Iberoamericano de historia de la veterinaria: Almería del 26 al 28 de octubre de 2018*, 215-224. Córdoba: Asociación Andaluza de Historia de la Veterinaria y Archivo Histórico Provincial de Córdoba, 2018.
- BENEDICTO GIMENO, Emilio. *Sierra Menera y la siderurgia tradicional en la cordillera ibérica, siglos XV-XIX*. Tesis doctoral inédita. Zaragoza: Universidad de Zaragoza, 2016.
- BERNARDOS SANZ, José Ubaldo. “La ganadería española durante la Edad Moderna. Propuestas de renovación historiográfica de un sector oculto”. *América Latina en la Historia Económica*, vol. 10, nº 2 (2003): 39-70.
- BERNARDOS SANZ, José Ubaldo. *Trigo castellano y abasto madrileño: los arrieros y comerciantes segovianos en la Edad Moderna*. León: Junta de Castilla y León, 2003.
- BIEDMA PÉREZ, Luis. “Algunos aspectos sobre el mundo del vino en la Tierra Llana de Huelva en la primera mitad del siglo XVIII”. *Huelva en su historia*, nº. 14 (2018): 97-116.
- BIRRIEL SALCEDO, Margarita M. *La tierra de Almuñécar en tiempo de Felipe II*. Granada: Universidad de Granada, 1989.
- BIRRIEL SALCEDO, Margarita M. “La producción azucarera de la Andalucía Mediterránea, 1500-1750”. En *Producción y comercio del azúcar de caña en época preindustrial. Actas del Tercer Seminario Internacional*, 101-139. Motril: Diputación Provincial de Granada, 1993.
- BIRRIEL SALCEDO, Margarita M. “Jefaturas de hogar femeninas en la ciudad de Granada (1752). I: Caracterización demográfica del hogar”. En *Estudios en homenaje al profesor José Szmolka Clares*, coordinado por Antonio Luis Cortés Peña, Miguel Luis

- López-Guadalupe Muñoz, y Francisco Sánchez-Montes González, 591-604. Granada: Universidad de Granada, 2005.
- BIRRIEL SALCEDO, Margarita M. "Mujeres y matrimonio: sentido y significación de las arras en la Corona de Castilla", En *Historia y género: imágenes y vivencias de mujeres en España y América (siglos XV-XVIII)*, coordinado por María Teresa López Beltrán, Marion Reder Gadow, y María Isabel del Val Valdivieso, 67-100. Málaga: Universidad de Málaga, 2007.
- BIRRIEL SALCEDO, Margarita M. "El cónyuge supérstite en el derecho hispano". *Chronica Nova*, nº 34 (2008): 13-44.
- BIRRIEL SALCEDO, Margarita M. "Género y espacio doméstico: la casa rural en el siglo XVIII". En *Arquitectura y mujeres en la Historia*, editado por en María Elena Díez Jorge, 305-339. Madrid: Síntesis, 2015.
- BIRRIEL SALCEDO, Margarita M. "Tecnología, conocimiento y propiedad. Los molinos de aceite en el Reino de Granada (s. XVIII)". *Chronica Nova*, nº 41 (2015): 39-69.
- BIRRIEL SALCEDO, Margarita M. "Espacio y género en la Edad Moderna: retos, problemas y logros de la investigación". En *Mujeres e historia*, 89-120. Valladolid: Universidad de Valladolid, 2016
- BIRRIEL SALCEDO, Margarita M. "Introducción". En *La(s) Casa(s) en la Edad Moderna*, editado por Margarita M. Birriel Salcedo. Zaragoza: Institución Fernando el Católico-Diputación de Zaragoza, 2017.
- BIRRIEL SALCEDO, Margarita M. "La producción de queso en el Valle de Lecrín (s. XVIII)". En *Producción y consumo en el Valle de Lecrín: el sector alimentario*, coordinado por Juan Félix García Pérez y María José Ortega Chinchilla, 221-252. Granada: Diputación de Granada-CEHVAL-Mancomunidad del Valle, Círculo Rojo, 2017.
- BIRRIEL SALCEDO, Margarita M. *Mujeres y economía en el Catastro de Ensenada*. Granada. Archivo Histórico provincial de Granada, 2018. En línea: http://www.juntadeandalucia.es/cultura/archivos_html/sites/default/contenidos/archivos/ahpgranada/documentos/Mujeres.pdf.
- 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*, nº 31 (2019): 57-82.
- BIRRIEL SALCEDO, Margarita M. "Género, matrimonio y riqueza en la España moderna", en *Familias, trayectorias y desigualdades*, coordinado por Francisco García González, 463-491. Madrid: Sílex, 2021.

- BIRRIEL SALCEDO, Margarita M. "De larga duración: El mobiliario rural en el Reino de Granada (siglo XVIII)". *Res Mobilis: Revista internacional de investigación en mobiliario y objetos decorativos*, vol. 11, nº 14 (2022): 49-65.
- BIRRIEL SALCEDO, Margarita M. "Casa y espacio doméstico: trayectorias historiográficas", en *Casa y espacio doméstico en España y América*, editado por Margarita M. Birriel Salcedo y Francisco García González. Madrid-Frankfurt: Iberoamericana Vervuert, 2022.
- BIRRIEL SALCEDO, Margarita M. "Género y mujeres en el Catastro de Ensenada". En *Problematizar el Catastro*, coordinado por Marta Marín Sánchez y Margarita M. Birriel Salcedo. Granada: Comares, 2022.
- BIRRIEL SALCEDO, Margarita M. *Las casas del Valle del Lecrín (S. XVIII)*. En línea: <https://casaslecrin.es/>.
- BLANCO CARRASCO, José Pablo. *Demografía, familia y sociedad en la Extremadura moderna (1500-1860)*. Cáceres: Universidad de Extremadura, 1999.
- BLANCO CARRASCO, José Pablo. "Criados y servidumbre en España durante la Época Moderna. Reflexiones en torno a su volumen y distribución espacial a finales del Antiguo Régimen". *Investigaciones Históricas, época moderna y contemporánea*, nº 36 (2016): 41-80.
- BLANCO CARRASCO, José Pablo, GARCÍA FERNÁNDEZ, Máximo y OLIVAL, Fernanda (coordinación). *Jóvenes y juventud en los espacios ibéricos durante el Antiguo Régimen: Vidas en construcción*. Lisboa: Ediciones Colibrí, 2019.
- BOLUFER PERUGA, Mónica. "Actitudes ante el trabajo femenino en el siglo XVIII". En *El trabajo de las mujeres, pasado y presente: Actas del Congreso Internacional del Seminario de Estudios Interdisciplinarios de la Mujer*, coordinado por Dolores Ramos Palomo, María Teresa Vera Balanza, 215-226. Vol. 1. Málaga: Diputación de Málaga y Universidad de Málaga, 1996.
- BOTAS MARTÍN, Isabel. *La Maragatería*. Vigo: Ediciones Cardeñoso, 1990.
- 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.
- BRAVO LOZANO, Juan. *Montes para Madrid. El abastecimiento de carbón vegetal a la villa y corte entre los siglos XVII-XVIII*. Madrid: Caja de Madrid D.L., 1993.
- BROTOS PAZOS, Juan. *Relación de las obras que se han ejecutado en los caminos que desde la ciudad de Málaga se han abierto hasta las de Antequera y Vélez...*Málaga: Ministerio de Obras Públicas, 1995.
- BURGOS MADROÑERO, Manuel. "Alhaurín el Grande (II). De la Edad Media al siglo XVIII". *Jábega*, nº 34 (1981): 71-80.

- BURGOS NÚÑEZ, Antonio, OLMO GARCÍA, Juan Carlos y SÁEZ PÉREZ, María Paz. “El Camino de Vélez, pervivencia de una carretera de la España de la Ilustración”. *TST*, nº 29 (2015): 36-63.
- BURKE, Peter. *Sociología e Historia*. Madrid: Alianza Editorial, 1980.
- CAMARERO BULLÓN, Concepción. *Claves normativas para la interpretación geográfica del Catastro de Ensenada*, Tesis doctoral Inédita. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, 1987.
- CAMARERO BULLÓN, Concepción. “El ‘Libro de Maior Hazendado’, ¿una denominación equívoca?”. *Estudios Geográficos*, nº 48(188) (1987): 333-358.
- CAMARERO BULLÓN, Concepción. *Burgos y el Catastro de Ensenada*. Burgos: Caja de Ahorros Municipal de Burgos, 1989.
- CAMARERO BULLÓN, Concepción. *El debate de la Única Contribución. Catastrar las Castillas 1749*. Madrid: Tabapress, 1993.
- CAMARERO BULLÓN, Concepción. “La cartografía en el Catastro de Ensenada 1750 1756”. *Estudios Geográficos*, nº 231 (1998): 245-283.
- CAMARERO BULLÓN, Concepción, Ferrer Rodríguez, Amparo y Gámez Navarro, Juan. “El proceso de elaboración del Catastro de Ensenada en el Reino de Jaén”. *CT Catastro*, nº 43 (2001): 93-136.
- CAMARERO BULLÓN, Concepción. “El Catastro de Ensenada, 1745-1756: diez años de intenso trabajo y 80.000 volúmenes manuscritos”. *CT: Catastro*, nº 46 (2002): 61-88.
- CAMARERO BULLÓN, Concepción. “Vasallos y pueblos castellanos ante una averiguación más allá de lo fiscal: el Catastro de Ensenada, 1749-1756”. En *El Catastro de Ensenada. Magna averiguación fiscal para alivio de los vasallos y mejor conocimiento de los reinos: 1749-1756*, coordinado por Ignacio Durán Boo y Concepción Camarero Bullón, 113-388. Madrid: Ministerio de Hacienda, Centro de Publicaciones y Documentación, 2002.
- CAMARERO BULLÓN, Concepción. *El Catastro de Ensenada 1749-1756, Magna averiguación fiscal para alivio de los Vasallos y mejor conocimiento de los Reinos*. Madrid: Dirección General del Catastro, Ministerio de Hacienda, 2002.
- CAMARERO BULLÓN, Concepción. “Averiguarlo todo de todos: el catastro de Ensenada”. *Estudios Geográficos*, vol. 63, nº 248-249 (2002): 493-531.
- CAMARERO BULLÓN, Concepción. “La Nota de valor de las clases de tierra y los Estados locales del Catastro de Ensenada”. *CT: Catastro*, nº 51 (2004): 120-130.

- CAMARERO BULLÓN, Concepción “Informe del Consejo de Hacienda a Carlos III sobre el Catastro de Ensenada, 1779”. *CT Catastro* (2004): 67-107.
- CAMARERO BULLÓN, Concepción. “Por qué y para qué un catastro”. En *El Catastro de Ensenada. Magna averiguación fiscal para alivio de los vasallos y mejor conocimiento de los reinos (1749-1755): Comarca vitivinícola de Cigales, 1751-1752*, coordinado por Tomás Moreno Bueno, Concepción Camarero Bullón y Julio Fernández Portela, 11-19. Madrid: Dirección General del Catastro, 2018.
- CAMARERO BULLÓN, Concepción. “El Catastro de Ensenada: una documentación homogénea en conjunto, heterogénea en detalle”. En *Del pasado al futuro: una colaboración permanente*, 93-115. Burgos: Diputación e Institución Fernán González, 2021.
- CAMARERO BULLÓN, Concepción y CAMPOS DELGADO, Jesús. *Vecindario de Ensenada, 1759*, vol. II, prólogo e introducción de Antonio Domínguez Ortiz. Madrid: Tabapress, 1991.
- CAMARERO BULLÓN, Concepción y FACI LACASTA, Pilar. “La estructura documental del Catastro de Patiño, según las Reglas Anexas al Real Decreto de 9 de diciembre de 1715”. *CT: Catastro*, nº 56 (2006): 89-116.
- CAMARERO BULLÓN, Concepción, AGUILAR CUESTA, Ángel Ignacio y GARCÍA JUAN, Laura. “El Vecindario y el Censo de Ensenada: el final de una época y el inicio de otra en los recuentos poblacionales”. *CT Catastro* (2018): 31-64.
- CAMARERO BULLÓN, Concepción y AGUILAR CUESTA, Ángel Ignacio. “Catastro, sitios reales, bienes y rentas del rey en el siglo XVIII”. *Espacio, tiempo y forma. Serie VI, Geografía*, Tomo 12 (2019): 31-62.
- CAMARERO BULLÓN, Concepción, AGUILAR CUESTA, Ángel Ignacio, GARCÍA JUAN, Laura y VALLINA RODRÍGUEZ, Alejandro. “De los catastros textuales a los cartográficos. Rusia y España: una visión comparada”. En *La identidad nacional a través del diálogo entre culturas*, editado por Natalia V. Karpovskaya y Andrés Santana Arribas, 46-51. Universidad Federal del Sur y Universidad de Cádiz, 2020.
- CANO GARCÍA, Gabriel (Introducción), *Baza, 1752, Según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada*. Madrid: Tabapress, 1991.
- CANO RODRÍGUEZ, Luis. *Historia urbana de Vera: Castillo en la traza*. Tesis doctoral inédita. Granada: Universidad de Granada, 2016.
- CARASA SOTO, Pedro (Introducción). *Censo de Ensenada, 1756*. Madrid: Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria-Tabapress, 1993.

- CÁRCELES DE GEA, Beatriz. "Del juez de Comisión al Comisario Real (1632-1643). El fraude fiscal como agente del "gobierno económico"". *Studia historica. Historia moderna*, nº 13 (1995): 155-176.
- CARVAJAL DE LA VEGA, David. "Compañías y Comercio se la Madera en Castilla a fines del Siglo XV e inicios del XVI". *Espacio, Tiempo y Forma. Serie III, Historia Medieval*, nº 28 (2015): 210-19.
- CASADO LOBATO, Concha. *La indumentaria tradicional en las comarcas leonesas*. León: Diputación de León, 1991.
- CASADO LOBATO, Concha. *Batán-Museo, Val de San Lorenzo*. León: Diputación de León, 1998.
- CASAS DE MENDOZA, Nicolás. *Tratado de la cría del caballo, mula y asno y principios generales de equitación. Biblioteca completa del ganadero y el agricultor*. Tomo II. Madrid: Imprenta de R. Calleja, 1843.
- CASEY, Jamen y VINCENT, Bernard, "Casa y familia en Granada". En *La familia en la España mediterránea*, (ss. XV-XIX), 172-211. Barcelona: Crítica, 1987.
- CASTELLANO CASTELLANO, Juan Luis. *Luces y reformismo: las Sociedades Económicas de Amigos del País del reino de Granada*. Granada: Diputación de Granada, 1984.
- CASTELLANO CASTELLANO, Juan Luis "El Azúcar de Motril en la coyuntura del siglo XVIII". En *Producción y comercio del azúcar de caña en época preindustrial. Actas del Tercer Seminario Internacional*, 229-243. Motril: Diputación Provincial de Granada, 1993.
- CASTELLANO CASTELLANO, Juan Luis. *Gobierno y Poder en la España del siglo XVIII*. Granada: Universidad de Granada, 2006.
- CASTELLANO CASTELLANO, Juan Luis. *El Siglo de las Luces. Agricultura y Sociedad Motrileña*. Motril: Ayuntamiento de Motril, 2011.
- CASTRO REDONDO, Rubén. *Entre colmos, rebolas e dobres varas de medir: conflictos por medidas na Galicia moderna (séculos XVI-XIX)*. Valga: Concello de Valga, 2016.
- CASTRO REDONDO, Rubén. *La conflictividad vecinal en la Galicia de fines del Antiguo Régimen: los conflictos por medidas y límites*. Tesis doctoral inédita. Universidad de Santiago de Compostela, 2016.
- CASTRO REDONDO, Rubén. *Cartografía digital de Galicia en 1753: Jurisdicciones, provincias y Reino*. Santiago de Compostela, Andavira, 2018.
- CASTRO REDONDO, Rubén. "La conflictividad por servidumbres en los procesos judiciales de la Real Audiencia de Galicia en la Edad Moderna". *Vínculos de Historia*, nº 8 (2019): 315-336.
- CHACÓN JIMÉNEZ, Francisco y BESTARD COMAS, Joan (coordinación). *Familias: historia de la sociedad española (del final de la Edad Media a nuestros días)*. Madrid: Cátedra, 2011.

- CHÁVEZ MENÉNDEZ, Jesús González. "Los caminos de Canarias en el siglo XVIII". En *Caminería hispánica: actas del V Congreso Internacional de Caminería Hispánica celebrado en Valencia (España), julio 2000*, vol. 2, coordinado por Manuel Criado de Val, 985-994, Madrid: AACHE, 2002, 985-994.
- CONTE CAZCARRO, Anchel. "Vera, gran centro productor de salitre en la Edad Moderna". En *La tierra de Vera: nuevas contribuciones sobre la historia de un territorio de frontera*, coordinado por Víctor Luque de Haro y Manuel Caparrós Perales, 305-334. Almería: Universidad de Almería, 2019.
- CORBELLA DÍAZ, Dolores. "Historiografía y Libros de viajes. Le Canarien". *Revista de filología románica*, nº Extra 1 (1991): 101-120.
- CÓRDOBA DE LA LLAVE, Ricardo y HERNÁNDEZ IÑIGO, Pilar. "El utillaje de los transportes en la Andalucía del descubrimiento". *Historia. Instituciones. Documentos* 30, nº. 30 (2003): 159-80.
- COROMINAS, Joan y Pascual, José Antonio. *Diccionario Crítico Etimológico Castellano e Hispánico*. Madrid: Editorial Gredos, 1991.
- COROMINAS, Joan. *Diccionario crítico etimológico de la lengua castellana*. Madrid: Editorial Gredos, 1954.
- CORONAS TEJADA, Luis. "El abastecimiento de pescado en el Jaén del siglo XVII". *Chronica Nova*, nº 17 (1989): 33-46.
- CORTÉS PEÑA, Antonio Luis. "Una empresa conflictiva en la Ronda del XVIII". *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, nº 18 (2006): 109-126.
- CRUZ CÁRDENAS, Sara. "Jefaturas de hogar femeninas en el Albaicín de Granada (1752)". *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, nº 31 (2019): 41-56.
- CUBILLO DE LA PUENTE, Roberto. *El pescado en la alimentación de Castilla y León durante los siglos XVIII y XIX*. León: Universidad de León, 1995.
- CUBILLO DE LA PUENTE, Roberto. *El pescado en la Corona de Castilla (Castilla la Vieja y León) Comercialización y consumo durante los siglos XVIII y XIX*. Tesis doctoral inédita. León: Universidad de León, 1996.
- CUBILLO DE LA PUENTE, Roberto. *El pescado en la alimentación de Castilla y León durante los siglos XVIII y XIX*. León: Universidad de León, 1998.
- CUBILLO DE LA PUENTE, Roberto y MÉNDEZ CELERINA. "Las comunidades y los transportes: la red viaria en la Edad Moderna; los cambios varios del Siglo XVIII; los servicios; los medios de transporte, los transportistas y el tráfico; la arriería, arrieros leoneses", en *La Historia de León*, vol. 3, coordinado por Laureano M. Rubio Pérez, 416-429. León: Universidad de León, 1999.

- DIAGO HERNANDO, Máximo. "Introducción al estudio del comercio entre las Coronas de Aragón y Castilla durante el siglo XIV: Las mercancías objeto de intercambio". *En la España Medieval*, 24 (2001): 47-101.
- DIAGO HERNANDO, Máximo. "Pastores, Carreteros, y Arrieros". *Medievalismo*, nº 13-14 (2004): 219-227.
- 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*, nº. 32 (2005): 115-144.
- DIAGO HERNANDO, Máximo. "Un modo de vida basado en el aprovechamiento maderero en la Castilla del Antiguo Régimen: Comercio de madera y carretería en los Pinares de Soria-Burgos (Siglos XIII-XVIII)". *Revista Española de Estudios Agrosociales y Pesqueros*, nº 217 (2008): 49-72.
- DIAGO HERNANDO, Máximo. "Los profesionales del transporte de mercancías por las rutas terrestres de la Corona de Castilla en la Baja Edad Media". En *Rutas de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la Baja Edad Media: movilidad, conectividad y gobernanza*, coordinado por Jesús Ángel Solórzano Telechea y Fernando Martín Pérez, 39-85. Madrid: ediciones La Ergástula, 2020.
- DIAGO HERNANDO, Máximo y LADERO QUESADA, Miguel Ángel. "Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII". *En la España Medieval*, nº 32 (2010): 347-382.
- DÍAZ LÓPEZ, Julián Pablo. *Economía y paisaje agrario del Valle del Andarax en el siglo XVIII: un estudio sobre el Catastro de la Ensenada*. Tesis doctoral inédita. Granada: Universidad de Granada, 1995.
- DÍAZ LÓPEZ, Julián Pablo. *El Valle de Andarax en el siglo XVIII. Propiedad de la tierra y paisaje agrario en el Catastro de Ensenada*. Granada: Universidad de Granada e Instituto de Estudios Almerienses, 1996.
- DÍAZ LÓPEZ, Julián Pablo, "La ganadería, un gran tema olvidado: El caso del Norte del Reino". *Chronica Nova*, nº 25 (1998): 227-247.
- DÍAZ LÓPEZ, Julián Pablo. "La economía (I). Agricultura, ganadería, pesca". En *Historia del Reino de Granada*, coordinado por Manuel Barrios Aguilera y Rafael G. Peinado Santaella, vol. 3. *Del siglo de la crisis al fin del Antiguo Régimen (1630-1833)*, coordinado por Francisco Andújar Castillo, 328-388. Granada: Universidad de Granada y Legado Andaluzí, 2000.
- DÍAZ LÓPEZ, Julián Pablo y Muñoz Buendía, Antonio (edición.). *Herbajes, trashumantes y estantes*. Almería: Instituto de Estudios Almerienses, 2000.
- DÍAZ LÓPEZ, Julián Pablo. "Población y economía en Berja a mediados del siglo XVIII". *Farua*, nº. 6 (2003): 91-118.

- DÍAZ LÓPEZ, Julián Pablo. “Entre la descripción y la metodología novedosa: medio siglo en la historiografía del Catastro de Ensenada”. *Nimbus: Revista de climatología, meteorología y paisaje*, nº 29-30, (2012): 201-216.
- DÍEZ JIMÉNEZ, Maribel. *Mujeres y economía en la Edad Moderna: las tierras de Guadix y Baza (1482-1571)*. Tesis doctoral inédita. Granada: Universidad de Granada, 2020.
- DOMINGO MENA, Salvador. *Caminos Burgaleses. Los caminos del norte (S. XV-XVI)*. Tesis doctoral inédita. Universidad de Burgos, 2015.
- DOMÍNGUEZ GÓMEZ, Juan Miguel. *La sal y las salinas de Naval: el oro blanco del Somontano*. Huesca: Instituto de Estudios Altoaragoneses, 2015.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio (Introducción). *Granada 1752. Según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada*. Madrid: Tabapress, 1990.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio, CAMARERO BULLÓN, Concepción y CAMPOS, Jesús (Prólogo e Introducción). *El Vecindario de Ensenada 1759*. Madrid: Centro de Gestión Catastral y Cooperación tributaria-Tabapress, 1991.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. “Las grandes etapas de la historia de Granada”. En *Nuevos paseos por Granada y sus contornos, Tomo I*, coordinado por Manuel Titos, 37-50, Granada: Caja de Ahorros de Granada, 1992.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. “Los primeros coches de caballos en España”, *Historia 16*, nº 95 (1984): 35-40.
- DONÉZAR DÍEZ DE ULZURRUM, Javier M. *Riqueza y propiedad en la Castilla del Antiguo Régimen*. Madrid: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Secretaría General Técnica, 1997.
- DUARTE LANDERO, Orlín Manuel. “Los Carreteros en la Villa de Madrid en el siglo XVI”. *Revista de las Ciencias Sociales*, vol. 4, nº 4, (2018): 35-50.
- DURÁN BOO, Ignacio y CAMARERO BULLÓN, Concepción (coordinadores). *El Catastro de Ensenada. Magna averiguación fiscal para alivio de los vasallos y mejor conocimiento de los reinos 1749-1756*. Madrid: Ministerio de Hacienda, Centro de Publicaciones y Documentación, 2002.
- ESCUADERO LÓPEZ, José Antonio. “La reconstrucción de la administración central en el siglo XVIII”. En *Historia de España de Menéndez Pidal*, tomo XXIX (I), 81-178. Madrid: Espasa Calpe, 1996.
- 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.

- FÁBREGAS GARCÍA, Adela. "Redes de comercio y articulación portuaria del Reino de Granada: Puertos y escalas en el tráfico marítimo medieval". *Chronica Nova*, nº 30 (2003-2004): 69-102.
- FAUCAULT, Michael. *Defender la sociedad. Curso en el Collège de Francia (1975-1976)*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica de Argentina, 1997.
- FAUCOULT, Michael. *Historia de la sexualidad*, vol. I. Madrid: siglo XXI, 1977.
- FAYARD, Janine. "Los ministros del Consejo Real de Castilla (1746-1788)". *Cuadernos de investigación histórica*, nº 6 (1982): 109-136.
- FAYARD, Janine. *Les membres du Conseil de Castille à l'époque moderne (1621-1746)*. Paris: Genève, 1979.
- FERNÁNDEZ CORTIZO, Camilo. "Arrieros y traficantes en la Galicia rural de la época moderna". *Ohm: Obradoiro de Historia Moderna*, nº 17 (2008): 325-352.
- FERNÁNDEZ DE CAÑETE, Lorenzo Luis. *La formación de una sociedad del Antiguo Régimen en el Reino de Granada. El caso de Montefrío*. Tesis doctoral inédita. Granada: Universidad, 2017.
- FERNÁNDEZ OVIÉS, Vicente. *El cultivo de la caña de azúcar en la costa granadina. Palabras y cosas*. Tesis doctoral inédita. Granada: Universidad de Granada, 1981.
- FERNÁNDEZ PORTELA, Julio e Isla García, Virginia. "La atracción del vino en los viajeros europeos de los siglos XVIII y XIX". *Polígonos: Revista de geografía*, nº 23 (2012): 235-262.
- FERNÁNDEZ VEGA, Laura. *La Real Audiencia de Galicia, órgano de gobierno en el Antiguo Régimen*. A Coruña: Diputación de A Coruña, 1982.
- FERNÁNDEZ, Roberto. *Historia de España*, tomo 4. Siglo XVIII. Madrid: Historia 16, 1993.
- FERRER RODRÍGUEZ, Amparo. *El paisaje agrario de Alhama de Granada en el siglo XVIII*. Granada: Granada: Caja General de Ahorros y Monte de Piedad, Seminario de Estudios, 1976.
- FERRER RODRÍGUEZ, Amparo y GONZÁLEZ ARCAS, Arturo. *Las Medidas de tierra en Andalucía según el Catastro de Ensenada*. Madrid: Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria-Tabapress, 1996.
- FRANCIS LANG, Mervyn. "El azogue de Almadén: su empaque y conducción a Sevilla". *Hispania*, vol. 54, nº 186 (1994): 95-110.
- FREIXA, Consol. *La imagen de España en los viajeros británicos en el Siglo XVIII*. Tesis doctoral inédita. Universitat de Barcelona, 1991.
- FRIEDERICH-STEGMANN, Hiltrud. *La imagen de España en los libros de los viajeros alemanes del siglo XVIII: con la traducción de las cartas correspondientes al "Viaje por España durante los años 1797 y 1798" de Christian August Fischer*. Tesis doctoral inédita. Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2003.

- GACTO FERNÁNDEZ, Enrique, ALEJANDRE GARCÍA, José Antonio y GARCÍA MARÍN, José María. *El Derecho Histórico de los pueblos de España. Temas y textos para un curso de Historia del Derecho*. Madrid: Universidad, 1992.
- GALÁN DOMINGO, Eduardo (coordinación). *Historia del carruaje en España*. Madrid: Fomento de Construcciones y Contratas, 2005.
- GALERA ANDREU, Pedro Antonio. "Francisco del Castillo, maestro mayor de la Chancillería de Granada". *Cuadernos de arte de la Universidad de Granada*, nº 16 (1984): 157-158.
- GÁMEZ AMIÁN, Aurora. "La viticultura en la zona oriental de Málaga en el siglo XVIII". En *Actas del Congreso de Historia Rural. Siglos XU al XIX*, 319-332. Madrid: Casa de Velázquez y Universidad Complutense de Madrid, 1984.
- GÁMEZ NAVARRO, Juan (Introducción). *Guadix 1752. Según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada* Madrid: Tabapress, 1991.
- GÁMEZ NAVARRO, Juan. "El paisaje agrario y la propiedad de la tierra en Guadix durante el Antiguo Régimen (s. XVIII)". *Revista de Estudios Andaluces*, nº 13 (1989): 117-148.
- GÁMEZ NAVARRO, Juan. *El espacio geográfico de Guadix: aprovechamientos agrarios, propiedad y explotación* Granada: Fundación Caja de Granada, 1995.
- GAN GIMÉNEZ, Pedro. "Chancillería y Maestranza en la Granada del siglo XVIII". *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, nº 2 (1988): 123-151.
- GAN GIMÉNEZ, Pedro. "La Real Chancillería de Granada: el marco institucional". En *Conferencias de los Cursos de Verano de la Universidad de Córdoba sobre "El barroco en Andalucía"*, vol. 1, coordinado Manuel Peláez del Rosal, 197-202. Córdoba: Universidad de Córdoba y Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1984.
- GAN GIMÉNEZ, Pedro. "Los presidentes de la Chancillería de Granada en el siglo XVIII". *Espacio, tiempo y forma. Serie IV, Historia Moderna*, nº 1 (1988): 241-258.
- GAN GIMÉNEZ, Pedro. *La Real Chancillería de Granada (1505-1834)*. Granada: Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino, 1988.
- GARCÍA DE LA TORRE, Moisés. "Diversos aspectos de un grupo social marginado: los arrieros en la España de los Austrias". *Revista internacional de sociología*, nº 48 (1983): 639-664.
- GARCÍA DE VALDEAVELLANO, Luis. *Curso de Historia de las Instituciones española*. Madrid: ediciones de la Revista de Occidente, 1973.
- GARCÍA DEL MORAL GARRIDO, María Teresa. "Límites Territoriales". En *Toponimia de Almería sus ciudades, villas y lugares según el Catastro de Ensenada*, coordinado por Jorge Lirola Delgado. Almería: Fundación Ibn Tufayl de Estudio Árabes, 2020.

- GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto. “Negocios de armas y medios de transporte en España a fines del siglo XV: las cuentas de Lope García de Mújica, agente al servicio de Isabel la Católica”, *TST (Transportes, Servicios y Telecomunicaciones)*, nº 29 (2015): 64-91.
- GARCÍA FUENTES, Manuel. *El camino de acceso a Galicia en el siglo XVIII*. A Coruña: Diputación A Coruña, 1987.
- GARCÍA GÁMEZ, Félix. “Seda y repoblación en el reino de Granada durante el tránsito de los siglos XVI al XVIII”. *Chronica Nova*, nº 28 (2001): 221-225.
- GARCÍA GONZÁLEZ, Francisco (coordinación). *La Historia de la Familia en la Península Ibérica (siglos XVI-XIX). Balance regional y perspectivas*. Cuenca: Universidad de Castilla-La Mancha, 2008.
- GARCÍA GONZÁLEZ, Francisco (edición). *Familias, trayectorias y desigualdades: estudios de Historia Social en España y Europa, siglos XVI-XIX*. Madrid: Sílex, 2021.
- GARCÍA GONZÁLEZ, Francisco (edición). *Vivir en soledad. Viudedad, soltería y abandono en el mundo rural (España y América Latina, siglos XVI-XXI)*. Madrid: Iberoamericana, 2020.
- GARCÍA GONZÁLEZ, Francisco y Gómez, Cosme. “La Historia de la Familia y la demografía histórica en la Europa Rural, Siglos XVI-XVIII. Evoluciones Recientes, 2000-2019”. *Mundo Agrario*, vol. 22, nº 49 (2021): e159. En línea: <https://doi.org/10.24215/15155994e159>.
- GARCÍA GONZÁLEZ, Francisco y MALDONADO CID, Daniel. “Bajo el mismo techo. Los hogares en Andalucía a finales del Antiguo Régimen”. *Chronica Nova*, nº 45 (2019).
- GARCÍA GONZÁLEZ, Francisco. “Casas, itinerarios, trayectorias. Espacializar la Historia Social en el Antiguo Régimen”. En *La(s) casa(s) en la Edad Moderna*, editado por Margarita María Birriel Salcedo, 45-64. Zaragoza: Instituto Fernando el Católico, 2017.
- GARCÍA GONZÁLEZ, Francisco. “El grupo doméstico en la Castilla rural: algunos indicadores a mediados del siglo XVIII en la zona centro-meridional”. En *VII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*, vol. 2, (El mundo rural en la España moderna), coordinado por Francisco J. Aranda Pérez, 153-175. Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2004.
- GARCÍA GONZÁLEZ, Francisco. “Investigar la soledad: Mujeres solas, casa y trayectorias sociales en la Castilla rural del Antiguo Régimen”. *Ohm: Obradoiro de historia moderna*, nº 24 (2015): 141-169.
- GARCÍA GONZÁLEZ, Francisco. “La casa rural en la Castilla meridional: Aproximaciones arquitectónicas y constructivas en la época del Quijote”. En *La monarquía hispánica en tiempos del Quijote*, coordinado por Porfirio Sanz Camañes, 103-144. Madrid: Sílex, 2005.

- GARCÍA GONZÁLEZ, Francisco. "Las estructuras familiares y su relación con los recursos humanos y económicos", en *Familias: historia de la sociedad española (del final de la Edad Media a nuestros días)*, coordinado por Francisco Chacón Jiménez y Joan Bestard Comas, 159-254. Madrid: Cátedra, 2011.
- GARCÍA GONZÁLEZ, Francisco. "Mujeres al frente de sus hogares. Soledad y mundo rural en la España interior del Antiguo Régimen". *Revista de Historiografía (RevHisto)*, nº 26 (2017): 19-26.
- GARCÍA GONZÁLEZ, Francisco. "Vejez, viudedad y soledad rural. Viudas, hogares y prácticas familiares en la España centro-meridional del siglo XVIII". *Studia historica. Historia moderna*, vol. 38, nº 2 (2016): 287-324.
- GARCÍA GONZÁLEZ, Francisco. *Familia, propiedad y reproducción social en el Antiguo Régimen: la comarca de la Sierra de Alcaraz en el siglo XVIII*. Cuenca: Universidad de Castilla-La Mancha, 1995.
- GARCÍA GONZÁLEZ, Juan Antonio y GARCÍA GONZÁLEZ, Leandro. "Los caminos en Extremadura a finales del siglo XVIII". En *Caminería hispánica: actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, vol. 1, coordinado por Manuel Criado de Val, 215-234. Madrid: AACHE, 1996.
- GARCÍA GRINDA, José Luis. "La casa arriera maragata". *Museo de la Arriería Maragata "Ventura Alonso"* (2000): 65-71.
- GARCÍA GUILLÉN, Bartolomé. *Cóin y el Corregimiento de las Cuatro Villas de la Hoya de Málaga. Siglo XVII*. Tesis doctoral inédita. Málaga: Universidad de Málaga, 2009.
- GARCÍA JUAN, Laura, ÁLVAREZ MIGUEL, Ángel J., CAMARERO BULLÓN, Concepción y ESCALONA MONGE, Julio. "Modelo de datos para la digitalización y gestión de fuentes catastrales geohistóricas textuales: aplicación al Catastro de ensenada". *CT: Catastro*, nº 72 (2011): 73-98.
- GARCÍA MARÍN, José María. "La reconstrucción de la administración territorial y local en la España del siglo XVIII". En *Historia de España de Menéndez Pidal*, tomo XXIX (I), 181-221. Madrid: Espasa Calpe, 1985.
- GARCÍA MARTÍN, Pedro. "La Cabaña Real de Carreteros". *Historia 16*, nº 145 (1988): 115-122.
- GARCÍA MERCADAL, José *Viajes de extranjeros por España y Portugal desde los tiempos más remotos hasta comienzos del siglo XX*. Valladolid: Junta de Castilla y León, Consejería de Educación y Cultura, 1999.
- GARCÍA MORENO, Héctor. *Estatura y niveles de vida en la España interior, 1765-1840*. Tesis doctoral inédita. Universidad Complutense de Madrid, 2014.

- GARCÍA ORTEGA, Pedro. *Historia de la legislación española de caminos y carreteras*. Madrid: servicio de publicaciones del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1982.
- GARCÍA PÉREZ, Juan Félix. “La repoblación de Padul tras la Guerra de las Alpujarras: un desafío humano en el siglo XVI”. En *Gentes que vienen y van. Estudios en torno a las migraciones: ayer, hoy, mañana*, editado por Raúl Ruiz Álvarez y Elisa Moral Montero, 147-159. Granada: Universidad de Granada, 2020.
- GARRES SEGURA, Eusebio, *Historia de la M.N. y M.L. Ciudad de Vera*. Vera: Arráz editores, 2004. ,
- GARRIDO GARCÍA, Carlos Javier. “Red viaria y fiscalidad mudéjar en el reino de Granada”. *MEAH, Sección Árabe-Islam*, nº 66 (2017): 57-76.
- GARRIDO GONZÁLEZ, Luis. “El trabajo de la mujer en Andalucía: el caso de Úbeda (1752)”. *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses* (2017): 285-325.
- GARRIDO GONZÁLEZ, Luis. “El trabajo remunerado de la m0ujer 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*, nº 50 (2019).
- GARRIDO GONZÁLEZ, Luis. “La tasa de actividad femenina en el siglo XVIII en dos municipios andaluces: Laujar de Andarax (Almería) y Úbeda (Jaén)”. *Investigaciones de Historia Económica = Economic History Research*, vol. 12, nº 3 (octubre, 2016): 144-153.
- GARRIDO GONZÁLEZ, Luis. “Los tratos del trabajo en la industria textil de la Andalucía de mediados del siglo XVIII: Laujar de Andarax (Almería) y Úbeda (Jaén)”, *Documentos de trabajo de la Asociación Española de Historia Económica*, nº 16 (2016).
- GARZÓN PAREJA, Manuel. *La industria sedera en España. El arte de la seda de Granada*. Granada: Archivo de la Real Chancillería de Granada, 1972.
- GASCÓN BUENO, Francisco. *El Valle de Alcudia durante el siglo XVIII*. Ciudad Real: Diputación de Ciudad Real y Ayuntamiento de Puertollano, 1978.
- GERARD KLEINPENNING, Johan Martin. *Los pueblos pinariegos tríptico geográfico-histórico del noroeste de Soria y sudeste de Burgos*. Edición Revisada. Soria: Diputación de Soria, 2014.
- GIBERT Y SÁNCHEZ DE LA VEGA, Rafael. “La paz del camino en el derecho medieval español”. *Anuario de historia del derecho español*, nº 27-28 (1957-1958): 831-852.
- GIJÓN JIMÉNEZ, Verónica. “Una mirada sobre la Semana Santa en España a través de los viajeros extranjeros de la Edad Moderna”. En *Meditaciones en torno a la devoción popular*, coordinado por José Antonio Peinado Guzmán y María del Amor Rodríguez Miranda, 173-193. Asociación para la investigación de la Historia del Arte y el Patrimonio Cultural "Hurtado Izquierdo", 2016.
- GIL ABAD, Pedro. *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria*. Burgos: Diputación de Burgos, 1983.

- GIL BAUTISTA, Rafael. "Almadén y Sevilla unidas por los caminos del Azogue". En *Comercio y cultura en la Edad Moderna: actas de la XIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*, coordinado por Juan José Iglesias Rodríguez, Rafael M. Pérez García y Manuel Francisco Fernández Chaves, 879-895 (vol. 2). Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2015.
- GIL CRESPO, Adela, "La Mesta de Carreteros del Reino". *Anales de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias*, XXII, (1957): 210-230.
- GILA MEDINA, Lázaro. "Tres portadas emblemáticas del primer barroco granadino: las de los hospitales de san Juan de Dios y la Real y la del convento de la Concepción". *Cuadernos de arte de la Universidad de Granada*, nº 29 (1998): 79-88.
- GINZBURG, Carlo. "Nossas palavras e as deles o ofício do historiador na atualidade". *Artcultura: Revista de História, Cultura e Arte*, vol. 23, nº. 42 (2021): 7-26.
- GIRÓN PASCUAL, Rafael M. "Puertos sin puerto: El comercio en las "playas" del Reino de Granada (siglos XVI-XVII)", *E-Spania: Revue électronique d'études hispaniques médiévales*, nº 22 (2015). En línea: <https://doi.org/10.4000/e-spania.25014>.
- GIRÓN PASCUAL, Rafael M. *Las Indias de Génova: mercaderes genoveses en el Reino de Granada durante la Edad Moderna*. Tesis doctoral inédita. Granada: Universidad de Granada, 2013.
- GISMERÁ 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.
- GISMERÁ VELASCO, Tomás. "Tratantes, arrieros y muleteros de Guadalajara". En *Los tratantes de mulas: chalanes de Campanario*. Badajoz: Federación de Asociaciones Culturales de La Siberia, La Serena y las Vegas Altas (SISEVA) 2019.
- GÓMEZ DÍAZ, Donato. "Tendencias económicas y empresariales de la producción azucarera en la provincia de Almería, siglos XVI-XX". *Paralelo 37*, nº. 14-15 (1991-1992): 69-92.
- GÓMEZ GÓMEZ, Antonio Agustín. "Las pruebas periciales en la Administración de Justicia del Antiguo Régimen: Vistas de ojos y paños de pintura: Las diligencias de deslinde, apeo y amojonamiento en la Real Chancillería de Granada". En *La administración de justicia en la historia de España: actas de las III Jornadas de Castilla-La Mancha sobre investigación en archivos. Guadalajara, 11-14 noviembre 1997*, 411-432. Guadalajara: Junta de Comunidades de Castilla La Mancha, 1999.
- GÓMEZ GONZÁLEZ, Inés. "Más allá de la colegialidad: una aproximación al juez de comisión en la España del Antiguo Régimen". *Chronica Nova*, nº 37 (2011): 21-40.
- GÓMEZ GONZÁLEZ, Inés. *La justicia, el gobierno y sus hacedores. La Real Chancillería de Granada en el Antiguo Régimen*. Granada: Comares, 2003.
- GÓMEZ ZOTANO, José. "La hojalatería en Málaga durante el siglo XVIII". *Cuadernos Geográficos*, nº 34 (2) (2004): 43-54.

- GONZÁLEZ ALONSO, Benjamín. “La justicia”. En *Enciclopedia de Historia de España, vol. 2, Instituciones, Política e Imperio*, dirigida por Miguel Artola. Madrid: Alianza Editorial, 1988.
- GONZÁLEZ BELTRÁN, Jesús Manuel. “Desempleo y pobreza en la agricultura de la Baja Andalucía en el siglo XVIII”. *Chronica Nova*, nº 37 (2011): 237-270.
- GONZÁLEZ BELTRÁN, Jesús Manuel. *Entre surcos y penurias. Asalariados del campo en la Andalucía occidental del siglo XVIII*. Cádiz: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2017.
- 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, Catherine Verna; y Liliane Hilaire-Pérez. Toulouse: Presses universitaires du Midi, 2013.
- GONZÁLEZ LOPO, Domingo Luis. “La arriería en el comercio de la Galicia suroccidental según el Catastro de Ensenada”. *Ohm: Obradoiro de Historia Moderna*, nº 17 (2008): 353-372.
- GONZÁLEZ SOLÍS, Esther. *Mucho más que la Mesta: rebaños, pastos y economía rural en Extremadura en el siglo XVIII*. Tesis doctoral inédita. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 2018.
- GRIS MARTÍNEZ, Joaquín, MULA GÓMEZ, Antonio José y HERNÁNDEZ FRANCO, Juan. “La barrilla en el sureste peninsular a finales del siglo XVIII: producción y comercialización”. *Alberca, Revista de la Asociación de Amigos de Museo de Lorca*, nº 1 (2002): 211-224.
- GRUPO 75. *La economía del Antiguo Régimen. La “renta nacional” de la corona de Castilla*. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, 1977.
- GUERRERO LAFUENTE, María Dolores. “Documentos reales del Archivo de la Real Chancillería de Granada (1304-1554)”. En *Historia Medieval: actas del II Congreso de Historia de Andalucía*, vol. 1, 171-184. Córdoba: Junta de Andalucía, 1994.
- GUERRERO LATORRE, Ana Clara. *Viajeros británicos en la España del siglo XVIII*. Tesis doctoral inédita. Universidad Nacional de Educación a Distancia, 1989.
- GUERRERO MELGUIZO, Ana y LÓPEZ FRUTOS, Américo. *Traje Maragato*. Madrid: Ministerio de Cultura-Museo del Traje, 2009.
- GUTIÉRREZ GONZÁLEZ, José Avelino. “Notas para una antropología cultural de La Maragatería”. *Separata de Lancia, I-Universidad de León* (1983): 283-291.
- HERAS SANTOS, José Luis de las. “La organización de la justicia real ordinaria en la Corona de Castilla durante la Edad Moderna”. *Estudis: Revista de historia moderna*, nº 22 (1996): 105-140.
- HERNÁNDEZ GARCÍA, Ángel. “Clasificación diplomática de los documentos reales en la Edad Moderna”. *Norba: Revista de Historia*, nº 15 (2005): 169-186.

- HERNÁNDEZ LÓPEZ, Carmen. *La casa en la Mancha Oriental. Arquitectura, familia y sociedad rural (1650-1850)*. Tesis doctoral inédita. Albacete: Universidad de Castilla-La Mancha, 2009.
- HERNÁNDEZ LÓPEZ, Carmen. *La casa en La Mancha oriental. Arquitectura, familia y sociedad rural (1650-1850)*. Madrid: Sílex, 2013.
- HIDALGO FERNÁNDEZ, Francisco: “Hacia una prosopografía de los artífices plateros malagueños a partir del Catastro de Ensenada”. En *Hacer historia moderna: Líneas actuales y futuras de investigación*, coordinado por Juan José Iglesias Rodríguez, Isabel María Melero Muñoz, 304-318. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2020.
- IGLESIAS ESTEPA, Raquel. “La conflictividad “sorda”. Un estudio sobre la criminalidad a finales del Antiguo Régimen”. *Ohm: Obradoiro de Historia Moderna*, nº 10 (2001): 247-273.
- IGLESIAS ESTEPA, Raquel. *Las quiebras del orden cotidiano: comportamientos criminales en la sociedad gallega de fines del antiguo régimen*. Tesis doctoral inédita. Universidad de Santiago de Compostela, 2002.
- JARQUE MARTÍNEZ, Encarna. “Las mulas y el progreso de los campesinos y campesinas en la Edad Moderna; la Unión de Labradores de Cosuenda (Zaragoza), siglos XVII-XIX”. En *Campo y campesinos en la España Moderna: culturas políticas en el mundo hispano*, vol. 2, coordinado por María José Pérez Álvarez y Alfredo Martín García, 1373-1389. Madrid: Fundación de Historia Moderna, 2012.
- JIMÉNEZ ESTRELLA, Antonio y MAROTO MARTOS, Juan Carlos. “Estado, distancia y control social: reflexiones en torno a una medición de caminos en la Granada de mediados del siglo XVI”. *Scripta Nova* vol. 8, nº 157-180 (2004). En línea: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-166.htm>.
- JIMÉNEZ MORENO, María. “Córdoba en el archivo de la Real Chancillería de Granada”. *Andalucía moderna: actas del II Congreso de Historia de Andalucía: Córdoba, 1991*, vol. 8, 547-555. Córdoba: Junta de Andalucía, 1995.
- JURADO SÁNCHEZ, José. “La red viaria malagueña en la segunda mitad del siglo XVIII”. *Estudios Regionales*, nº 32 (1995): 73-10.
- JURADO SÁNCHEZ, José. *Los Caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*. Córdoba: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba y Ayuntamiento, 1988.
- KAGAN, Richard. *Pleitos y pleiteantes en Castilla, 1500-1700*. Valladolid: Junta de Castilla y León, 1991.
- KAGAN, Richard. *Universidad y sociedad en la España Moderna*. Madrid: Tecnos, 1974.

- KAMEN, Henry “El establecimiento de los intendentes en la administración española”. *Hispania*, nº 95 (1964): 368-395.
- KLEIN, Julius. *La Mesta*. Madrid: Alianza, 1994.
- KULA, Witold. *Problemas y métodos de la historia Económica*. Barcelona: Editorial Península, 1974.
- LAPRESA MOLINA, Eladio. “El Archivo de la Real Chancillería de Granada: guía histórico – descriptiva”. *Chronica Nova*, nº 3 (1969): 39-53.
- LARA RAMOS, Antonio. “Guadix: ocupación y trabajo en el siglo XVIII. La obra de la Catedral”. En *Actas del II Coloquio de Historia “Guadix y el antiguo Reino de Granada (siglos XVIII-XIX)”*, 131-157. Guadix: Ayuntamiento, 1994.
- LARA RAMOS, Antonio. “Decadencia y cambio en el siglo XVIII: la Sociedad Económica de Amigos del País de Guadix y las reformas del Corregidor Aynat”. *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, nº 13-14 (1999-2000): 365-393.
- LARA RAMOS, Antonio. “La estructura socioprofesional de Guadix en el siglo XVIII. Una aportación a su realidad social y económica”. En *Actas del II Coloquio de Historia “Guadix y el antiguo Reino de Granada (siglos XVIII-XIX)”*, 112-130. Guadix: Ayuntamiento: 1994.
- LARREA SAGARMÍNAGA, María Ángeles. *Caminos de Vizcaya en la Segunda mitad del siglo XVIII*, Tesis doctoral inédita. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 1972.
- LASLLET, Peter y WALL, Richard (editores). *Household and family in past time*. Cambridge: Cambridge University Press, 1972.
- LENTISCO PUCHE, José. “Viajeros, caminos y posadas en Chirivel y Vélez Rubio (1772-1862)”. *Revista velezana*, nº 16, (1997): 87-104.
- LEÓN COLOMA, Miguel Ángel. “Estudio Iconográfico de la Puerta de la actual Sala de lo Civil del Palacio de la Real Chancillería de Granada”. *Cuadernos de arte de la Universidad de Granada*, nº 17 (1985-86): 217-246.
- LEÓN CUEVAS, Milagros, AGUILAR CUESTA, Ángel Ignacio y VALLINA RODRÍGUEZ, Alejandro. “Algarrobo (Málaga) a mediados del siglo XVIII: Una aproximación demográfica y económica-profesional desde el Catastro de Ensenada”. *Revista de Demografía Histórica*, nº 30 (2) (2021): 83-108.
- LEÓN VEGAS, Milagros y AGUILAR CUESTA, Ángel Ignacio. “Claves para la comprensión de las Respuestas generales del Catastro de Ensenada en Andalucía”. En *Fuentes e Historiografía para la investigación de la Edad Moderna y la Edad Contemporánea*, coordinado por Juan Jesús Caro Bravo, 115-129. Valencia: Tirant, 2021.
- LEVI, Giovanni. “Microhistoria e Historia Global”. *Historia crítica*, nº 69 (2018): 21-35.

- LINDOSO-TATO, Elvira y VILAR RODRÍGUEZ, Margarita M. “La literatura de viajes y el transporte en Galicia desde el último tercio del siglo XVIII hasta mediados del XIX”. *Cuadernos De Estudios Gallegos*, vol. 62, nº 128 (2015): 207–247.
- LOBO MANZANO, Luis y VIDA GARCÍA, Juan (Introducción). *Grazalema 1752. Según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada*. Madrid: Tabapress, Ministerio de Economía y Hacienda-Ayuntamiento de Grazalema, 1996.
- LÓPEZ ÁLVAREZ, Alejandro. *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias. Coches, carrozas y sillas de mano (1550-1700)*. Madrid: Polifemo, 2007.
- LÓPEZ BELTRÁN, María Teresa. *El Puerto de Málaga en la transición a los tiempos modernos*. Málaga: Universidad de Málaga 1986.
- LÓPEZ CASTELLANO, Fernando. *La contribución directa de 1813: un intento de reforma del Sistema*. Granada: Universidad de Granada, 1992.
- LÓPEZ DE GUEREÑU, Gerardo. “La arriería en Álava”. *Ohitura: Estudios de etnografía alavesa*, nº 3 (1985): 7-34.
- LÓPEZ DE GUEREÑU, Gerardo. “La ganadería en la montaña alavesa”. *Revista de dialectología y tradiciones populares*, tomo 28, cuaderno 1-2 (1972): 85-122.
- LÓPEZ FLORES, Rafael Valentín. “La imagen gráfica del puente nuevo de Ronda. Siglos XVIII-XIX”. *Isla de Arriarán*, nº 26 (2005): 81-110.
- LÓPEZ LAMBAS, María Eugenia. *El Camino Real de Galicia. Aspectos Jurídicos*. Tesis doctoral inédita. Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 1995.
- LÓPEZ MARTÍNEZ, Antonio Luis. *Las ferias de ganado en Andalucía Occidental y Extremadura 1830-1958*. Sevilla: El autor, 2020.
- LÓPEZ RODRÍGUEZ, Ramón. “Nuevos datos sobre las fábricas de vidrio de Cabra del Santo Cristo (Jaén)”. *Contraluz: Revista de la Asociación Cultural Arturo Cerdá y Rico*, nº 8 (2011): 190-202.
- LÓPEZ VILLAVERDE, María del Carmen. “Aguadores, serenos y arrieros de Cangas de Narcea”. *Anuario de la Sociedad Protectora de la Balesquida*, vol. 2 (2017): 127-143.
- LÓPEZ-SALAZAR PÉREZ, Jerónimo y SANZ CAMAÑES, Porfirio. *Mesta y mundo pecuario en la Península Ibérica durante los tiempos modernos*. Ciudad Real: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2011.
- LÓPEZ-SASTRE, Javier. “La casa arriera maragata”. *Argutorio: revista de la Asociación Cultural "Monte Irago"*, nº 22 (2009): 52-58.
- LORENZO PINAR, Francisco Javier e IZQUIERDO MISIEGO, José Ignacio. “El transporte universitario concertado salmantino en el siglo XVI”. *Miscelánea Alfonso IX, 2011* (2012): 345-370.

- LORENZO PINAR, Francisco Javier e IZQUIERDO MISIEGO, José Ignacio. “La contratación del transporte y del avituallamiento estudiantil universitario en Salamanca (1700-1750)”. *Tiempos Modernos*, nº 40 (2020): 228-265.
- LUCAS VILLANUEVA, Óscar. “El transporte terrestre a través de la Cordillera Cantábrica en tiempos de Felipe II. Un estudio a partir de la correspondencia de Simón Ruiz”. *Studia histórica*, nº 34 (2012): 257-281.
- LUENGO Y MARTÍNEZ, José María. *La arquitectura popular en La Maragatería*. Astorga: Ayuntamiento de Astorga, 1995.
- LUNA DÍAZ, Juan Andrés. “Repoblación y gran propiedad en la región de los Montes de Granada durante el siglo XVI. El Cortijo”. *Chronica Nova*, nº 17 (1989): 171-204.
- MADRAZO MADRAZO, Santos y FRAX ROSALES, Esperanza. “El transporte por carretera, siglos XVIII-XX”. *Tst: Transportes, servicios y telecomunicaciones*, nº 1 (2001): 31-53.
- MADRAZO MADRAZO, Santos. *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. 2 volúmenes. Madrid: Turner, 1984.
- MADRID Y MEDINA, Ángela. *La provincia de Ciudad Real en la Chancillería de Granada*. Ciudad Real: Instituto de Estudios Manchegos, 1983.
- MALDONADO CID, Daniel. “Familia y trabajo en la Málaga de finales del siglo XVIII. La parroquia de San Juan como espacio social”. En *Familias, experiencias de cambio y movilidad social en España (siglos XVI-XIX)*, coordinado por Francisco García González y Francisco Chacón Jiménez, 203-216. Cuenca: Universidad de Castilla-La Mancha: 2020.
- MALDONADO CID, Daniel. “Mujeres al Frente del Hogar: Familia y Desigualdad en el Sur de la Intendencia de Granada a fines del Antiguo Régimen”. *Baetica, estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, nº. 39 (2019): 189-218.
- MALDONADO ROSSO, Javier. “El transporte de los vinos de Jerez en su fase productiva (segunda mitad del siglo XVIII)”. *Bajo Guadalquivir y Mundos Atlánticos*, nº 2 (2020): 110-31.
- MALPICA CUELLO, Antonio y FÁBREGAS GARCÍA, Adela. “Embarcaderos y puertos en la costa del Reino de Granada”. En *Navegación y puertos en la Época Medieval y Moderna*, editado por Adela Fábregas García, 68-102. Granada: Grupo de Investigación Toponimia, 2012.
- MARAVALL, José Antonio. *Estado moderno y mentalidad social (Siglos XV al XVII)*. Madrid: Revista de Occidente. Dos volúmenes, 1972.
- MARCOS RODRÍGUEZ, Florencio, “Arrieros y estudiantes de la Universidad de Salamanca”. *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, LXXV, vols. 1-2 (1968-1972): 149-181.
- MARÍN BARRIGUETE, Fermín. *La legislación de la trashumancia en Castilla (S. XVIII)*. Tesis doctoral inédita. Universidad Complutense de Madrid, 2015.

- MARÍN LÓPEZ, Rafael. *Documentos para la historia de la seda en el Reino de Granada (siglos XV-XVIII)*. Granada: Universidad de Granada, 2008.
- MARÍN PERELLÓN, Francisco José. “Planimetría general de Madrid y visita general de casas, 1750-1751”. *CT: Catastro*, nº 39 (2000): 87-114.
- MARINA BARBA, Jesús. *Justicia y Gobierno en España en el siglo XVIII*. Granada: Universidad de Granada, 1995.
- MARTÍN BAUTISTA, María Teresa. *La jurisdicción de Vélez-Málaga en el siglo XVIII a través del Catastro de Ensenada*. Tesis doctoral inédita. Málaga: Universidad de Málaga, 2016.
- MARTÍN GALINDO, José Luis. “Arrieros maragatos en el siglo XVIII”. *Estudios y Documentos. Cuadernos de Historia Moderna*, nº 9 (1956).
- Martín López, Eva. *El juez conservador de las aguas del Monasterio de la Cartuja de Granada. Una magistratura singular*. Archivo Histórico Provincial de Granada En línea: https://www.juntadeandalucia.es/cultura/archivos_html/sites/default/contenidos/archivos/ahpgranada/documentos/DOCUMENTO_DEL_MES_ENERO-MARZO_2021.pdf.
- MARTÍN LÓPEZ, Eva y ARITZONDO AKARREGI, Salvador. “Análisis documental de la serie Registro de Probanzas del Archivo de la Real Chancillería de Granada”. En *La administración de justicia en la historia de España: actas de las III Jornadas de Castilla-La Mancha sobre investigación en archivos. Guadalajara, 11-14 noviembre 1997*, 351-372. Guadalajara: Junta de Comunidades de Castilla La Mancha, 1999.
- MARTÍN LÓPEZ, Eva y ARITZONDO AKARREGI, Salvador. “Repartimiento y señalamiento de pleitos: El problema de las dependencias en la Real Chancillería de Granada: Series documentales”. En *La administración de justicia en la historia de España: actas de las III Jornadas de Castilla-La Mancha sobre investigación en archivos. Guadalajara, 11-14 noviembre 1997*, 373-394. Guadalajara: Junta de Comunidades de Castilla La Mancha, 1999.
- MARTÍN LÓPEZ, Eva y TORRES IBÁÑEZ, David. “Fuentes para el estudio del agua en la Granada moderna: el Juzgado de Aguas y el juez de apelaciones”. En *Waaser– Wege-Wissen auf der iberischen Halbinsel vom Römischen Imperium bis zur muselmanischen Herrschaft*, coordinado por Ignacio Czeguhn, Cosima Möller, Yolanda María Quesada Morillas y José Antonio Pérez Juan, 319-358. Berlín: Nomos Verlagsgesellschaft, 2016.
- MARTÍNEZ JUSTICIA, María José. “La restauración arquitectónica y sus formulaciones teóricas. A propósito de la restauración de la fachada de la Real Chancillería y de la portada de la Casa de Castril”. *Cuadernos de arte de la Universidad de Granada*, nº 23 (1992): 581-596.
- MARTÍNEZ MARCO, Rafael. “Vocabulario cazorleño”. *Anuario del adelantamiento de Cazorla 22-23* (1980-81). Cazorla: Ayuntamiento, 1982.
- MARX, Karl. *El Capital*. México: siglo XXI editores, 2008.

- MATILLA TASCÓN, Antonio. *La Única contribución y el Catastro del Marqués de la Ensenada*. Madrid: Ministerio de Hacienda. Servicio de Estudios de la Inspección General, 1947.
- MATO DÍAZ, Ángel. *La sociedad rural en el concejo de Ponga (1750-1930): labradores, pastores, madereros y arrieros*. Oviedo: Ediciones de la Universidad de Oviedo, 2010.
- MELIS MAYNAR, Ana. "Ritual y estructura social en Maragatería". *Estudios humanísticos. Geografía, historia y arte*, nº 10 (1988): 93-108.
- MELIS MAYNAR, Ana. *Aspectos antropológicos-sociales en Maragatería*. Tesis doctoral inédita. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 1976.
- MENÉNDEZ MARTÍNEZ, José María. *La construcción y financiación de la red de caminos de España en la segunda mitad del siglo XVIII*. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid, 1987.
- MENÉNDEZ PIDAL, Gonzalo. *Los caminos en la Historia de España*. Madrid: Ediciones Cultura Hispánica, 1951.
- MIKELARENA PEÑA, Fernando y ERDOZÁIN AZPILICUETA, M. Pilar. "Hospedaje y trabajo femenino en Pamplona a finales del siglo XVIII". *Huarte de San Juan. Geografía e historia*, nº 5 (1998): 43-62.
- MINGOTE CALDERÓN, José Luis. "Iconografía y técnicas agrícolas carreteras y carros en España". *Anales del Museo Nacional de Antropología*, 9 (2002): 127-170.
- MOLAS RIBALTA, Pere. "Consejos y Audiencias". *Studia historica. Historia moderna*, nº 15 (1996): 9-22.
- MOLINA FAJARDO, María Aurora y García del Moral, M^a Teresa. "Arquitectura residencial y toponimia en el Valle de Lecrín (Granada) según fuentes cartográficas y documentales". En *Els noms en la vida quotidiana: Actes del XXIV Congrés Internacional d'ICOS sobre Ciències Onomàstiques (Annex, Secció 6)*, editado por Joan Tort y Montserrat Montagut. Barcelona: Generalitat de Catalunya, 2014.
- MOLINA FAJARDO, María Aurora. "Por los caminos del siglo XVI. El hospedaje en la senda Granada-Motril a su paso por el Valle de Lecrín". *Chronica Nova*, nº 47 (2021): 329-357.
- MOLINA FAJARDO, María Aurora. *El espacio rural granadino tras la conquista castellana: urbanismo y arquitectura con funciones residenciales en el Valle de Lecrín en el siglo XVI*. Tesis doctoral inédita. Universidad de Granada: 2012.
- MOLINA MOLINA, Ángel Luis. "Viajeros y Caminos Medievales". *Cuadernos De Turismo*, nº 4 (1999): 111-126.
- MONTORO FERNÁNDEZ, Francisco. "Las posadas de Vélez Málaga, a finales del siglo XVIII y primera mitad del XIX, según la bibliografía de viajes". *Isla de Arriarán: revista cultural y científica*, nº 15 (2000): 41-52.

- MORÁN MARTÍN, Remedios y QUINTANILLA RASO, María Concepción. “De la paz general al seguro regio. Para la comprensión jurídica de un concepto y su aplicación en la Castilla de los Reyes Católicos”. *En la España medieval*, nº 36 (2013): 31-59.
- MORENO ARRIBA, Jesús. “La Real Cabaña de Carreteros: la edad de oro de la actividad comercial en la Sierra de Gredos (Ávila, España)”. *Progressus. Rivista di Storia - Scrittura e Società, de la Universidad de Siena (Italia)*, Año V, nº 1 (2018): 77-100.
- MORENO ARRIBA, Jesús. *El Alto Tormes: transformaciones recientes en la comarca de El Barco (Ávila) y perspectivas de desarrollo sostenible en un área de la Sierra de Gredos*, Tesis doctoral inédita. Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2010.
- MORENO TRUJILLO, María Amparo. “Noticia de los pleitos de hidalguía de Albacete en la primera mitad del siglo XVI en la Real Chancillería de Granada”. En *Congreso de historia de Albacete: 8-11 de diciembre de 1983*, vol. 3, 27-34. Albacete: Instituto de Estudios Albacetenses "Don Juan Manuel", 1984.
- MOREYRA, BEATRIZ E. “El revival de la historia social en la primera década del siglo XXI: ¿retorno o reconfiguración?”. *Historia historiografía ouro preto*, nº 15 (2014): 168-186.
- MUSET I PONS, Assumpta. “Els transports per terra entre Catalunya i la resta de regions espanyoles al segle XVIII”. *Història, economia i cultura*, nº.31 (1995): 73-92.
- MUSET I PONS, Assumpta. “Los arrieros y negociantes del Calaf y Copons y su implantación en el mercado español en el siglo XVIII”. *Revista de historia industrial*, nº 8 (1995): 193-210.
- NÚÑEZ ALONSO, Pilar. “Fondos del Archivo de la Real Chancillería de Granada en relación con América”. *Documentación y archivos de la colonización española*, vol. 2 (1980): 31-38.
- ONIEVA MERIEGUES, José Manuel. *El municipio de Montefrío: estudio geográfico*. Granada: Universidad de Granada, 1977.
- ORTEGA CHINCHILLA, María José, RUIZ ÁLVAREZ, Raúl, MORAL MONTERO, Elisa y BIRRIEL SALCEDO, Margarita M. “De lejos y de cerca. Las gentes que repoblaron el Reino de Granada”. En *Gentes que vienen y van. Estudios en torno a las migraciones: ayer, hoy, mañana*, ed. Raúl Ruiz Álvarez y Elisa Moral Montero, 109-146. Granada: Universidad, 2020.
- ORTEGA CHINCHILLA, María José. “Cartografía del espacio vivido: los croquis del Catastro de Ensenada y del Diccionario Geográfico de Tomás López desde el enfoque de la Geografía de la Percepción”. *CT: Catastro*, nº 95 (2019): 9-44.
- ORTEGA CHINCHILLA, María José. “Dibujar el espacio, representar una mirada. Málaga en los croquis del Diccionario Geográfico de Tomás López”. *Chronica Nova*, nº 34 (2008): 277-313.
- ORTEGA CHINCHILLA, María José. “El Catastro de Ensenada desde la perspectiva de la Historia visual”. En *Métodos y perspectivas de investigación en Historia Moderna*, editado por Ana María

- Prieto García y María José Rodríguez Trejo, 108-118. Cáceres: Universidad de Extremadura, 2016.
- ORTEGA CHINCHILLA, María José. "El paisaje rural en los croquis del Diccionario Geográfico de Tomás López: una reinterpretación del paisaje político a la luz de la mirada autóctona". En *Campo y campesinos en la España Moderna. Culturas políticas en el mundo hispano*, coordinado por M^a José Pérez Álvarez, Laureano M. Rubio Pérez y Alfredo Martín García, Francisco Fernández Izquierdo (col.), 467-482. León: Universidad de León: 2012.
- ORTEGA CHINCHILLA, María José. "Los pueblos del Marquesado de los Vélez en los dibujos del Catastro de Ensenada". En *Los señoríos en la Andalucía Moderna. El Marquesado de los Vélez*, coordinado por Francisco Andújar Castillo y Julián Pablo Díaz López, 379-402. Almería: Instituto de estudios almerienses, 2007.
- ORTEGA CHINCHILLA, María José. "Verde, gris y blanco. Naturaleza y arquitectura en los planos del Catastro de Ensenada y los croquis del Diccionario Geográfico de Tomás López". *Cuadernos Dieciochistas*, n^o 17 (2016): 149-185.
- ORTEGA CHINCHILLA, María José. *Percepción y representación. El territorio andaluz en la cartografía manuscrita del siglo XVIII*. Tesis doctoral inédita. Granada: Universidad de Granada, 2010.
- ORTEGA VALCÁRCCEL, José. *La transformación de un espacio rural. Las montañas de Burgos*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 1974.
- ORTIZ SOLER, Domingo y CARA BARRIONUEVO, Lorenzo. *Vera, Agua y Suelo*. Mojácar: Arráez editores S.L., 2003.
- PACHECO JIMÉNEZ, César. "Infraestructura viaria y hospedaje en Talavera, siglos XVI-XVIII". En *Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, vol. 2, coordinado por Manuel Criado de Val, 385-412. Madrid: AACHE, 1996), 385-412.
- PAREJO BARRANCO, José Antonio y Sánchez Picón, Andrés. "La economía (II): Industria, Transportes y Comercio". En *Historia del Reino de Granada*, coordinado por Manuel Barrios Aguilera y Rafael G. Peinado Santaella, vol. 3. *Del siglo de la crisis al fin del Antiguo Régimen (1630-1833)*, coordinado por Francisco Andújar Castillo, 393-430. Granada: Universidad de Granada y Legado Andalusi, 2000.
- PASCUA, María José de la. "A la sombra de hombres ausentes: mujeres malcasadas en el mundo hispánico del Setecientos". *Studia Historica. Edad Moderna*, n^o 38 (2) (2016): 275.
- PASCUA, María José de la. "Vivir en soledad, vivir en compañía: las mujeres y el mundo familiar en el siglo XVIII hispánico". En *El siglo XVIII en femenino*, coordinado por Manuel Reyes García Hurtado, 151-190. Madrid: Síntesis, 2016.

- PELORSON, Jean Marc. *Les letrados juristes castillans sous Philippe III: recherches sur leur place dans la société, la culture et l'état*. Poitiers, 1980. Edición: Valladolid: Junta de Castilla y León y Caja Duero, 2008.
- PEMÁN TORRES, Gregorio. *Los caminos de Cataluña en la primera mitad del siglo XVIII. Una infraestructura viaria preindustrial*. Tesis doctoral inédita. Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 1986.
- PEÑA SANZ, Miguel. "Maragatería: protocolos perdidos, o los avatares de un archivo". *Argutorio: revista de la Asociación Cultural "Monte Irago"*, nº 6 (2001): 30-31.
- PÉREZ ÁLVAREZ, María José. "Mujeres y jefatura del hogar en el mundo rural leonés durante la Edad Moderna". *Cuadernos de Historia Moderna*, nº 38 (2013): 15-39.
- PÉREZ ARIJA, Olegario. "Maragatos, habitantes de las tierras de Astorga en el siglo XVIII". *Argutorio: revista de la Asociación Cultural "Monte Irago"*, nº 34 (2015): 58-64.
- PÉREZ GARZÓN, Francisco. *Diego Pérez de Villamuriel: obispo de Mondoñedo y presidente de la Real Chancillería de Granada*. León: Junta de Castilla y León, 1995.
- PÉREZ SAMPER, María de los Ángeles. "Los ministros de la Chancillería de Granada a mediados del siglo XVIII". En *Actas del II Coloquio de Historia de Andalucía. Andalucía moderna*, 131-165. Córdoba: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1983.
- PÉREZ SAMPER, María de los Ángeles. "Ventas, posadas y mesones en la España Moderna". *Estudios de Historia Moderna. Homenaje a la doctora María Isabel Pérez de Colosía Rodríguez*, 391-424. Málaga: Universidad de Málaga, 2006.
- PÉREZ-PRENDES, José Manuel. *Curso del Derecho Español*, vol. 1. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 1989.
- PERIS BARRIO, Alejandro. "Arriería y carretería en la provincia de Madrid durante la segunda mitad del siglo XVIII". *Revista de dialectología y tradiciones populares*, Cuaderno 38 (1983): 175-206.
- PEZZI CRISTÓBAL, Pilar, CAPILLA LUQUE, Francisco, GARCÍA FERNÁNDEZ, Isabel, GUZMÁN VALDIVIA, Antonio y SANTIAGO RAMOS, Antonio (editores), *El azúcar en la provincia de Málaga*. Málaga: Sociedad de Amigos de la Cultura de Vélez-Málaga, Asociación en Defensa de las Chimeneas y el Patrimonio Industrial de Málaga y Asociación para la Conservación y Difusión del Patrimonio Histórico «La Volaera», 2019.
- PEZZI CRISTÓBAL, Pilar. "Producción y rendimientos agrarios en Vélez- Málaga según el catastro". *Baética, Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, nº.19 (2) (1997): 149-160.
- PEZZI CRISTÓBAL, Pilar. *Pasa y limón para los países del norte: economía y fiscalidad en Vélez-Málaga en el siglo XVIII*. Málaga: Universidad de Málaga, 2003.

- PLAZA ORELLANA, Rocío. *Los caminos de Andalucía: memorias de los viajeros del siglo XVIII*. Sevilla: Universidad de Sevilla-Secretariado de Publicaciones, 2008.
- PORRAS ARBOLEDAS, Pedro Alberto. "Las ordenanzas de arraeces y pescadores de las ciudades de Vera (Almería, siglo XVIII) y Cartagena (Murcia, siglos XVI-XVII) y las reales ordenanzas de la pesca con pareja de 'bous' de 1786". *Cuadernos de Historia del Derecho*, nº 26 (2019): 195-272.
- PRIETO GUTIÉRREZ, Manuel. "Mujeres y trabajo en el Guadix del siglo XVIII: análisis de la participación femenina en el mundo laboral según las Respuestas Generales accitanas". *Boletín del Centro de Estudios Pedro Suárez: Estudios sobre las comarcas de Guadix, Baza y Huéscar*, nº 25 (2012): 209-238.
- PUENTE FERNÁNDEZ, Milagros de la, y GARCÍA RUIPÉREZ, Mario. "El arbitrista Miguel Caja de Leruela, juez de comisión para el control de las cuentas toledanas en 1635-1636". *Archivo secreto: revista cultural de Toledo*, nº 6 (2015): 136-170.
- RAMOS RODRÍGUEZ, Blas. "Los "trajineros" de la sierra: movilidad y rutas ganaderas nazaríes entre Sierra Nevada y La Contraviesa". En *Gentes que vienen y van. Estudios en torno a las migraciones: ayer, hoy, mañana*, editado por Raúl Ruiz Álvarez y Elisa Moral Montero, 43-64. Granada: Universidad de Granada, 2020.
- REGUERA RODRÍGUEZ, Antonio T. "Los Apuntamientos del padre Martín Sarmiento sobre la construcción de la Red Radial de Caminos Reales en España". *Llull*, vol. 22 (1999): 475-506.
- REY CASTELAO, Ofelia. "El Trabajo de las Mujeres Rurales en la España Moderna. Un Balance historiográfico, 1994/2013". *Revista de Historiografía (RevHisto)*, nº. 22 (2015): 183-210.
- REY CASTELAO, Ofelia. *El voto de Santiago en la España moderna*. Tesis doctoral inédita. Universidad de Santiago de Compostela, 1982.
- REY CASTELAO, Ofelia. *El vuelo corto. Mujeres y migraciones en la Edad Moderna*. Santiago de Compostela: USC Editora Académica, 2021.
- REYES PEIS, Eduardo de los. *La población de Guadix entre los siglos XVIII y XX. Evolución de la mortalidad dentro del proceso de transición demográfica y sus relaciones con aspectos del desarrollo económico y social*. Guadix: Archivo Histórico Municipal de Guadix, 1998.
- RIBOT GARCÍA, Luis Antonio. "La construcción del camino de Valencia en el siglo XVIII". *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, nº 1 (1979): 175-230.
- RINGROSE, David R. "Madrid, capital imperial (1561-1833)". En *Madrid, Historia de una capital*, Santos Juliá, David R. Ringrose y Cristina Segura, 272-285. Madrid: Alianza editorial, Fundación Caja de Madrid, 2000.

- RINGROSE, Davis R. *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*. Madrid: Tecnos, 1972.
- RODRÍGUEZ CASTELLANO, Lorenzo. "El habla de Cabra". *Archivum*, Tomo V (1955): 331-381.
- RODRÍGUEZ DÍAZ, Elena E. "Carreteros y arrieros de Sajambre. El intercambio de mercancías en la montaña oriental leonesa (SS. XVI-XVIII)". *Estudios Humanísticos. Historia*, nº 14 (2015): 39-71.
- RODRÍGUEZ ESPINOSA, Eduardo y RODRÍGUEZ DOMENECH, Ma de los Ángeles. *El Catastro de Ensenada: nuevos planteamientos en el proceso de elaboración del censo de 1756. La Mancha*. Valencia, Tirant lo Blanch, 2021.
- RODRÍGUEZ GARCÍA, Hilario. "Documentación de la provincia de Toledo en el Archivo de la Real Chancillería de Granada". *Anales toledanos* (1991): 301-342.
- ROJAS CLEMENTE RUBIO, Simón de. "Sobre el serriche con que se acostumbra adulterar la barrilla en Vera y su comarca". En *Seminario de Agricultura y Artes*, nº 452 (Jueves, 29 de agosto de 1805): 129-131.
- ROJAS CLEMENTE RUBIO, Simón de. *Viaje a Andalucía. Historia natural del Reino de Granada (1804-1809)*. Edición de Antonio Gil Albarracín. Almería-Barcelona: Griselda Bonet Girabelt, 2002.
- ROJAS GIL, Francisco. "Morfología del hospedaje en La Mancha en el S. XVIII". *Hispania: Revista española de Historia*, vol. 38, nº Extra 9, (1978): 343-414.
- ROSANO ZAAMEÑO, David. "La comarca accitana y el altiplano granadino en el siglo XVIII: Aproximación a su organización familiar". *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, nº 16 (2004): 143-175.
- Rosillo Martínez, José Fidel, Alias Linares, María Asunción, Guillén Mondéjar, Francisco, Sánchez Navarro, Antonio y Arrufat Milán, Luis "Estudio de Arenas de Sílice y de un Conjunto de Vidrios (SS. XVII-XIX) hallados en Puebla de Don Fadrique (Granada)". *Macla: revista de la sociedad española de mineralogía*, nº 19 (2014).
- ROSILO MARTÍNEZ, José Fidel, ALIAS LINARES, María Asunción, GUILLÉN MONDÉJAR, Francisco, SÁNCHEZ NAVARRO, Antonio y ARRUFAT MILÁN, Luis. "Estudio Químico y Mineralógico de un Conjunto de Vidrios de Castril (SS. XVII-XIX) (Granada)". *Macla: revista de la sociedad española de mineralogía*, nº 20 (2015): 123-124.
- RUBIO PÉREZ, Laureano M. "Análisis demográfico-social de una comarca leonesa la Maragatería durante el antiguo régimen". *Estudios humanísticos. Geografía, historia y arte*, nº 7 (1985): 109-134.
- RUBIO PÉREZ, Laureano M. *Arrieros Maragatos. Poder, negocio, linaje y familia. Siglos XVI-XIX*. León: Fundación Hullera Vasco-Leonesa, 1995.

- RUBIO PÉREZ, Laureano M. *La burguesía maragata: dimensión social, comercio y capital en la corona de Castilla durante la Edad Moderna*. León: Universidad de León, Secretariado de Publicaciones, 1995.
- RUIZ ÁLVAREZ, Raúl y ORTEGA CHINCHILLA, María José. “Granada y Almería en El Catastro de Ensenada. Un recorrido por la historiografía”. *Revista de Historiografía (RevHisto)*, nº 35 (2021): 79-110.
- RUIZ ÁLVAREZ, Raúl y ORTEGA CHINCHILLA, María José. “Las Relaciones Juradas Individuales del Reino de Granada en el Catastro de Ensenada”. En *Problematizar el Catastro*, coordinado por Marta María Sánchez y Margarita M. Birriel Salcedo. Granada: Comares, 2022.
- RUIZ ÁLVAREZ, Raúl. “Las hospederías en el litoral del reino de Granada: Los mesones de Motril en el Catastro de Ensenada”. *Baetica, Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, nº 39 (2019): 251-283.
- RUIZ ÁLVAREZ, Raúl. “Aportación para la historia de la Real Cabaña de Carreteros. Nombramiento del Juez Privativo Protector y Conservador de cabañiles y carreteros de la Real Cabaña Real en Granada (1711)”. *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, nº 33 (2021): 255-271.
- RUIZ ÁLVAREZ, Raúl. “El Transporte en el reino de Granada (siglo XVIII)”. *Cuadernos De Historia Moderna*, nº 46, 1 (2021): 235-59.
- RUIZ ÁLVAREZ, Raúl. “Llevar y traer: la justicia del transporte en la Chancillería de Granada”. En *Un pie en el camino: recorridos, trayectos y paradas en la Edad Moderna*, editado por Rafael Massanet Rodríguez y Miguel Garí Pallicer, 207-224. Madrid: Síndesis, 2022.
- 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*, nº 41 (2021): 589-630.
- RUIZ ÁLVAREZ, Raúl. “Seminario ‘Problematizar el Catastro’, 6 a 8 de febrero de 2020. Lanjarón”. *Revista Historia Autónoma*, nº 17 (septiembre 2020): 171-74.
- RUIZ ÁLVAREZ, Raúl. “Ventas y Mesones en los caminos del Valle de Lecrín y las Alpujarras (s. XVIII)”. *Tiempos Modernos*, vol. 10, nº 41 (2020): 120-153.
- RUIZ ÁLVAREZ, Raúl. “Ventas, mesones y posadas en el reino de Granada (s. XVIII)”. *Chronica Nova*, nº 46 (2020): 309-345.
- RUIZ ÁLVAREZ, Raúl. Reseña “Rutas de Comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la baja Edad Media. Movilidad, conectividad y gobernanza”. *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino* (2021): 298-301.

- RUIZ RODRÍGUEZ, Antonio Ángel, GÓMEZ-MORENO, José Manuel y DEL ÁLAMO FUENTES, Inés María. "Francisco Del Castillo, Autor De La Fachada De La Chancillería De Granada". *Cuadernos de Arte de La Universidad de Granada*, nº 16 (1984): 159-72.
- RUIZ RODRÍGUEZ, Antonio Ángel. "Documentación relativa a la ubicación urbanística de la Real Chancillería de Granada y su Archivo, en los primeros años del siglo XVI". *Cuadernos de arte de la Universidad de Granada*, nº 17 (1985-86): 321-328.
- RUIZ RODRÍGUEZ, Antonio Ángel. *La Real Chancillería de Granada en el siglo XVI*. Granada: Diputación Provincial de Granada, 1987.
- SÁNCHEZ ANDÚJAR, Isabel María. *Las memorias profesionales de un ministro ilustrado: Fernando José de Velasco*. Tesis doctoral inédita. Granada: Universidad de Granada, 2021.
- SÁNCHEZ DIANA, José María. "Viajes, Viajeros y Albergues en la España de los Austrias". *Chronica Nova*, nº 8 (1973): 21-25.
- SÁNCHEZ RAMOS, Valeriano. "La colonia genovesa de Adra (s. XVI-XVIII)". *Boletín del Instituto de Estudios Almerienses*, nº. 13 (1994):189.
- SÁNCHEZ REY, Agustín. "Un antiguo precedente de las áreas de servicios. Las ventas del camino". *Revista de Obras Públicas*, nº 3 (noviembre, 2002): 55-64.
- SÁNCHEZ-MONTES GONZÁLEZ, Francisco. "«Es gente casi sin número los que vienen de Castilla, la Mancha y Extremadura...» Un apunte a los movimientos de población en la Andalucía de la Edad Moderna". En *Gentes que vienen y van. Estudios en torno a las migraciones: ayer, hoy, mañana*, editado por Raúl Ruiz Álvarez y Elisa Moral Montero, 85-108. Granada: Editorial Universidad de Granada, 2020.
- SÁNCHEZ-MONTES GONZÁLEZ, Francisco. "Una aplicación metodológica a la demografía urbana: padrones parroquiales en Granada"., *Chronica Nova*, nº 27 (2000): 199-215.
- SANZ SAMPELAYO, Juan Félix. "Desintegración de la Real Chancillería de Granada. Las Audiencias de Grados (Sevilla) y de Extremadura (Cáceres) en el contexto social del Sureste peninsular en el siglo XVIII". En *Actas del I Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna (Siglo XVIII)*, 245-252. Córdoba, 1978.
- SANZ SAMPELAYO, Juan Félix. "Un estudio demográfico para fines del siglo XVIII. El Censo de Floridablanca y la provincia de Granada". *Chronica Nova*, nº 17 (1989): 307-333.
- SARASÚA, Carmen. "¿Activos desde cuándo? La edad de acceso al mercado de trabajo en la España del siglo XVIII". *Documentos de Trabajo. Asociación Española de Demografía Histórica*, nº 1309 (2013).
- SARASÚA, Carmen. "La industria del encaje en el Campo de Calatrava". *Arenal: Revista de historia de mujeres*, vol. 2, nº. 2 (1995): 151-174.

- SARASÚA, Carmen. "Women's work and structural change: occupational structure in eighteenth-century Spain", *The Economic History Review*, vol. 17, n.º. 2 (2019): 481-509.
- SEBASTIÁN AMARILLA, José Antonio "La agricultura española y el legado del Antiguo Régimen (1780-1855)". En *El legado económico del Antiguo Régimen en España*, editado Enrique Llopis Agelán, 147-186. Madrid: Crítica, 2004.
- SEGURA GRAÍÑO, Cristina. "El trabajo de las mujeres a fines del siglo XVIII en Andalucía". En *Herederas de Clío: mujeres que han impulsado la Historia. Homenaje a María Victoria López-Cordón Cortezo*, coordinado por Gloria Ángeles Franco Rubio y María Ángeles Pérez Samper, 515-533. Sevilla: Mergablum, 2014.
- SERMET, Jean. *L'Andalousie de la Méditerranée, Région géographique espagnole*. Tesis doctoral inédita. Toulouse: Université de Toulouse, 1969.
- SERNA, Justo y Pons, ANACLET. "Carlo Ginzburg. Cuando el historiador amoneda un símbolo". *Historia y Memoria* (2020): 307-345.
- SERNA, Justo y Pons, ANACLET. "El ojo de la aguja. ¿De qué hablamos cuando hablamos de microhistoria". *Ayer*, n.º 12 (1993): 93-134. <https://revistaayer.com/articulo/1139>;
- SERNA, Justo y PONS, Anaclet. *Microhistoria. Las narraciones de Carlo Ginzburg*. Granada: Comares, 2019.
- SIDRACH DE CARDONA LÓPEZ, María de los Ángeles. *Léxico de la Vida Cotidiana en Protocolos Notariales de la Vega Alta del Segura (1565-1620)*. Tesis doctoral inédita. Murcia: Universidad de Murcia, 2021.
- SILVESTRE MADRID, María de los Ángeles y ALMANSA RODRÍGUEZ, Emiliano. "La ruta del azogue en la Campiña Sur de Extremadura". En *España, el Atlántico y el Pacífico: y otros estudios sobre Extremadura*, coordinado por Felipe Lorenzana de la Puente, 189-200. Llerena: Sociedad Extremeña de Historia, 2014.
- SILVESTRE MADRID, María de los Ángeles. *Las relaciones entre Almadén y la América colonial*, Tesis doctoral inédita. Córdoba, Universidad de Córdoba, 2019.
- SIMORTE SÁNCHEZ DE RIVERA, Alfonso. "Rutas viales y posadas en la comarca de Torrijos a finales del siglo XVIII". *Anales toledanos*, n.º 28 (1991): 173-186.
- SMITH, Adam. *Investigación de la naturaleza y causa de la riqueza de las naciones*. Valladolid: Oficina de Viuda e Hijos de Santander, 1794.
- SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel: "Introducción. Movilidad, conectividad y gobernanza en los Reinos Hispánicos durante la Baja Edad Media". En *Rutas de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la baja Edad Media. Movilidad, conectividad y gobernanza*, coordinado por Jesús Ángel Solórzano Telechea y Fernando Martín Pérez, 9-16. Madrid: ediciones La Ergástula, 2020.

- SORROCHE CUERVA, Miguel Ángel. “La arquitectura rural de la Edad Moderna en la provincia de Granada”, en *Arquitectura doméstica en la Granada moderna*, coordinado por Rafael Jesús López Guzmán, 395-452. Granada: Fundación Albaycín, 2009.
- SUTIL PÉREZ, José Manuel. “El traje maragato”. *Separata de Astorica*, nº 2 (1984).
- TORREMOCHA HERNÁNDEZ, Margarita. “Las noches y los días de los estudiantes universitarios: posadas, mesones y hospederías en Valladolid s. XVI-XVIII”. *Revista de Historia Moderna: Anales de la Universidad de Alicante*, nº 10 (1991): 43-70.
- TORRES IBÁÑEZ, David. “Bases metodológicas para la reorganización del Archivo de la Real Chancillería de Granada: La Serie Registro del Sello”. En *La administración de justicia en la historia de España: actas de las III Jornadas de Castilla-La Mancha sobre investigación en archivos. Guadalajara, 11-14 noviembre 1997*, 395-410. Guadalajara: Junta de Comunidades de Castilla La Mancha, 1999.
- TOVAR PULIDO, Raquel. “Entre la marginalidad y la soledad: las viudas de Vilches (Jaén) a mediados del siglo XVIII”. *Norba. Revista de Historia*, nº 27-28 (2014-2015): 405-420.
- URDIALES VIEDMA, María Eugenia. *La cueva como vivienda en la provincia de Granada: evolución, situación y aspectos demográficos*. Granada: Universidad de Granada, 1986.
- URIOL SALCEDO, José Ignacio. “Apunte para una historia del transporte en España. Los caminos de ruedas del siglo XVIII”. *Revista de Obras Públicas*, nº 3143 (1977): 145-168.
- VALLS, Martín. “Las edades de acceso al mercado de trabajo formal: de los oficios tradicionales a la industria algodonera moderna, Barcelona, 1784-1856”. *Revista de Demografía Histórica*, nº 33 (1) (2015): 65-97.
- VASSEBERG, David. E. *Tierra y sociedad en Castilla, Señores, «poderosos» y campesinos en la España del siglo XVI*. Barcelona: Editorial Crítica, 1986.
- VENTAJAS DOTE, Fernando. “La minoría gitana en la comarca de Guadix durante el siglo XVIII”. *Boletín del Instituto de Estudios "Pedro Suárez": Estudios sobre las comarcas de Guadix, Baza y Huéscar*, nº 13 (2000): 105-140.
- VICENTE LEGAZPI, María Luz N. “El transporte de mercancías de la provincia de Cuenca en el siglo XVIII: la arriería”. En *El fluir del tiempo: estudios en homenaje a M.^a Esther Martínez López*, coordinado por Carlos Julián Martínez Soria, Pedro César Cerrillo Torremocha, y Lucía Mora González, 739-749. Cuenca: ediciones Universidad de Castilla La Mancha, 1998.
- VILLAR GARCÍA, María Begoña. *Los extranjeros en Málaga en el siglo XVIII*. Córdoba: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1982.
- VILLAS TINOCO, Siro Luis (Introducción). *Málaga 1753 según las respuestas generales del catastro de Ensenada*. Madrid: Tabapress, 1995.

VINCENT, Bernard. "Les tremblements de terre dans la province d'Almeria (XVe-XIXe siècle)". *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*. 29^e année, n° 3 (1974): 571-586.

VINCENT, Bernard. "Málaga, puerto de Andalucía Oriental en los siglos XVI y XVII". En *Andalucía en la Edad Moderna: Economía y Sociedad*, editado por Bernard Vincent, 191-202. Granada: Diputación de Granada, 1985.

VV.AA. *Los fondos históricos de los archivos españoles ponencias y comunicaciones presentadas a las I Jornadas de Archivos Históricos en Granada, celebradas los días 27 y 28 de mayo de 1999*. Granada : Universidad de Granada, 1999.

YVES CASTAN, Nicolás. *Vivre ensemble: ordre et désordre en Languedoc au XVIII^e siècle*. París: Gallimard-Aulliard, 1981.

ZAFRA ATEIA, Juan. "Repercusiones de la tributación sobre las actividades productivas en el siglo XVIII: el caso del azúcar de Granada". En *Economía y Sociedad en la España Moderna y Contemporánea*, coordinado por Antonio Gómez Mendoza, 135-150. Madrid: Síntesis, 1996.

Fuentes impresas

ÁLVAREZ DE COLMENAR, Juan. *Les delices de l'Espagne & du Portugal : où l'on voit une description exacte des antiquitez, des provinieses* Leide: chez Pierre Vander Aa, 1707.

CARTES, Francis. *A Journey from Gibraltar to Málaga: with a view of that garrison and its environs; a particular account of the towns in the Hoya of Málaga... and thirteen plates engraved from original drawings, taken in the year 1772*. London: F. Nichols, 1780.

CERVANTES SAAVEDRA, Miguel de. *El licenciado Vidriera*. Madrid, por Iuan de la Cuesta, 1613.

COVARRUBIAS Orozco, Sebastián de. *Tesoro de la lengua castellana, o española*. Madrid: Luis Sánchez, 1611.

ESCRIBANO, José María y Razola, Casimiro *Itinerario español o Guía de caminos para ir desde Madrid a todas las Ciudades y Villas más principales de España: y para ir de unas ciudades a otras, y a algunas Cortes de Europa*. Madrid: Pedro López, 1877.

ESCRIBANO, Mathías, *Itinerario español o guía de caminos para ir de Madrid a todas las ciudades y villas más principales de España y para ir de unas ciudades a otras, y a algunas cortes de Europa de Mathias Escribano*. Madrid: Miguel Escribano, 1760). Consultado el 1 de

noviembre de 2021 en BNE, GMm/1616. <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000001200>.

FERNANDEZ DE MESA, Thomas Manuel. *Tratado legal, y político de caminos públicos, y possadas, dividido en dos partes: la una, en que se habla de los caminos, y la otra, de las possadas ; y como anexo, de los Correos y Postas, assi públicas, como privadas, donde se incluye el Reglamento general de aquellas, expedido en 23 de abril de 1720*. Valencia: Joseph Tomás Lucas, 1755.

JOVELLANOS, Gaspar Melchor de. *Informe de la sociedad económica de Madrid al Real y Supremo Consejo de Castilla en el expediente de ley agraria, extendido por su individuo de número el señor don Gaspar Melchor de Jovellanos, a nombre de la junta encargada de su formación*. Madrid: Imp. de I. Sancha, 1820.

MENESES, Alonso de *Repertorio de Caminos (1576)*. Madrid: Ministerio de Educación y Ciencia-Dirección General de Patrimonio Artístico y Cultural, 1976.

Novísima Recopilación de las Leyes de España, mandada formar por el señor don Carlos IV. Madrid, 1805.

Ordenanza de 13 de octubre de 1749 para el Restablecimiento e Instrucción de Intendentes de Provincias, y exercitos (Madrid: Manuel Fernández, 1749).

Ordenanza de 4 de Julio de 1718 para el establecimiento é instruccion de Intendentes, y para Tesorero General, Pagadores y Contadores de los Ejercitos y Provincias.

PONTÓN, Pedro. *Guía de Caminos, para ir, y venir por todas las Provincias más afamadas de España, Francia, Italia, y Alemania*. Madrid: Francisco Martínez Abad, 1727. .

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. 1725-1792*. Madrid: Joachin Ibarra: 1772-1794.

Real Decreto de Carlos III, para hacer caminos rectos y sólidos en España, que faciliten el comercio de unas provincias a otras, dando principio por los de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia. Aranjuez. 10 de junio de 1761.

Real Ordenanza e Instrucción de 4 de julio de 1718 para los Ingenieros, y otras personas, dividida en dos partes.

- SARMIENTO, Martín. *Apuntamientos para un discurso sobre la necesidad que hay en España de unos buenos Caminos reales y de su pública utilidad*. Seminario Erudito A. Valladares, Tomo XX. Madrid: Blas Román, 1789.
- SEMPERE Y GUARINOS, Juan. *Observaciones sobre el origen, establecimiento y preeminencias de las chancillerías de Valladolid y Granada*. Granada: Imprenta de los herederos de D. Nicolás Moreno, 1796.
- SWINBURNE, Henry. *Travels through Spain, in the Years 1775 and 1776: in which several monuments of roman and moorish architecture are illustrated by accurate drawings taken on the spot*. London: P. Elmsly 1779.
- VILLUGA, Pedro Juan. *Reportorio de todos los caminos de España (1546)*. Madrid: Typ. Marsiega, 1950.
- WARD, Bernardo. *Proyecto económico en que se proponen varias providencias, dirigidas á promover los intereses de España, con los medios y fondos necesarios para su plantificación, escrito en el año de 1762*. Madrid: Joaquín Ibarra, 1782.

AGRADECIMIENTOS

Esta tesis doctoral no hubiese sido posible sin el acompañamiento de un sentimiento sincero de muchas personas, incluso en los momentos más duros. Eso me ha servido para darle sentido a este proyecto y recorrer un camino, que como los del reino de Granada en el siglo XVIII, no ha estado falto de incidentes, de duras subidas y apuradas bajadas, de pérdidas y extravíos. A pocas horas de depositar la tesis, escribo estas líneas para agradecer a quienes de una forma u otra han formado parte de una de las etapas más apasionantes de mi vida. Sería imposible nominar a cada una de ellas, pero lo más importante, es que forman parte de esta familia.

Especial gratitud a quien ha compartido su magisterio desde una exquisita generosidad y me ha guiado durante tantos años, Margarita M. Birriel Salcedo, directora de esta tesis, que siempre confió en mi persona y en este proyecto, no exento de dificultades. Siempre le estaré agradecido por su infinita paciencia, pero sobre todo por estar siempre ahí, convirtiéndose en una pieza clave en el ámbito académico y también en el personal. Seguidamente, quiero agradecer la disposición, eficiencia y cercanía a la tutora de la tesis, María Luisa Bellido, y del coordinador del programa de doctorado en Historia y Artes, Antonio Ortega Santos.

Mi gratitud con quienes forman parte del Departamento de Historia Moderna y de América de la Universidad de Granada; con los proyectos y grupos de investigación que me han dado la oportunidad de adquirir competencias y habilidades investigadoras y de transferencia del conocimiento, así como de compartir grandes momentos académicos y personales: proyecto PID2020-119980GB-I00 Familia, dependencia y ciclo vital (Ministerio de Ciencia e Innovación)

dirigido por Francisco García González (UCLM) y Jesús Manuel González Beltrán (UCA), y el proyecto B-HUM-724-UGR20: Los trabajos de las Mujeres en la Andalucía Moderna (TRAMA), dirigido por Margarita M. Birriel Salcedo (UGR) e Inmaculada Arias de Saavedra Alías (UGR). Asimismo al Grupo de Investigación HUM603 de Estudios de las mujeres, dirigido por Nuria Romo Avilés (UGR). Proyectos a los que se suma *Modernalia*, que está llamado a convertirse en un recurso referente de innovación docente. Y, como apasionado de la enseñanza, no quiero dejar de mostrar mi afecto y reconocimiento al equipo humano del IES Valle de Lecrín y el IES Trevenque donde he desempeñado mi labor docente durante el transcurso de esta tesis.

Continuando con las instituciones, este trabajo no hubiese sido posible sin las labores de archivo, en un tiempo de especial dificultad. Agradezco a todo el equipo humano que en todo momento me han cuidado. Especialmente a David Torres, director del Archivo de la Real Chancillería de Granada, por poner a mi disposición el Fondo de la Real Cabaña de Carreteros, parte fundamental de esta tesis; y a Eva Martín, directora del Archivo Histórico Provincial de Granada, sin cuyo asesoramiento para las clasificaciones y su acompañamiento, la investigación no hubiese sido tan fructífera. También quiero mencionar a Amalia García Pedraza, encargada del Archivo de Protocolos Notariales de Granada, a Manuel Caparros, director del Archivo Municipal de Vera, y a Javier Castillo, director del Archivo General de la Región de Murcia, por su ayuda. Agradecimiento extensivo a todos los archivos que aparecen a lo largo de estas páginas.

Son muchas las personas que me han facilitado la consecución de este trabajo: María José Ortega Chinchilla, Miguel Ángel Sorroche, Concepción Camarero Bullón, Pilar Pezzi Cristóbal... Y quiero citar con mayúsculas el nombre de Jorge A. Vega, quien ha velado por las correcciones de estilo y porque no desfalleciera en estos últimos meses, habiendo trabajado a un ritmo frenético para que todo estuviese en orden. Sin él, nada hubiese sido lo mismo. Asimismo quiero agradecer a mi amiga Rocío Morales Medina y a María Teresa García del Moral, por su empuje y gran colaboración en las tareas más arduas del proyecto; y a Emilio Moreno, pieza indispensable, esta vez, además de apoyando, dando forma a estos folios y colaborando con las tareas de diseño. No puedo olvidar a mi prima Cintia Álvarez, autora de esta preciosa cubierta, que con tanta ilusión y empeño ha diseñado.

Quiero, asimismo, agradecer a quienes integran el Centro de Estudios Históricos del Valle de Lecrín y La Alpujarra, y a todos sus colaboradores, por haber compartido tanto trabajo, momentos y disfrute en estos años: Elisa, Aurora, Félix, Ana María, Carmelo, Rocío, etc.

Asimismo, a los compañeros/as de batalla en el proceso doctoral: Rebeca, Paco, Maribel, Ángel Ignacio, etc.

La lista de seres queridos que han enriquecido esta tesis es demasiado amplia, aunque no puedo dejar de acordarme de mis compañeros y compañeras de fatigas en tiempos especialmente duros: Lidia, Alberto, Mari, María José, Marisol, Mari Carmen, etc. También el cariño y afecto que he recibido de la familia «granaino-malagueña» que formé en tierras sevillanas: Gorka, Chema, Reme, Miguel, etc.; de mis compañeros de promoción de Historia: Laura, Manolo, Marta, etc.; y de los equipos de trabajo, tanto de Sevilla como de Granada: María José, Silvia, Loli, Mariló, Carolina, Sandra, Almudena, Ana, Antonio's, M. Ángeles y un largo etcétera. Afecto que también me han demostrado mis queridos Amelina Correa y Juan Carlos López.

En estas breves palabras debo mostrar gratitud hacia todas esas personas de Lanjarón que hacen cultura y con las que he compartido tanto, especialmente a través de la Asociación Cultural Poeta Juan Gutiérrez Padial, de la que tengo el inmenso privilegio de haber sido nombrado socio de honor. También a los que desde otros ámbitos públicos y privados siempre me han valorado.

Termino haciendo un reconocimiento muy especial a mi familia y amigos. A mis madre, padre y hermana, Noni, Manolo y Raquel, que durante estos años han sufrido el proceso de tesis, y en los últimos meses han compartido los ritmos maratonianos para ponerle fin. A África por acompañarme cada tarde a caminar para despejar las ideas y garantizar la productividad, sufriendo, a mi par, cada uno de los obstáculos. A Paco, a mi prima Yoli, a mi tía Tere, a Paqui, Ana, Gemma, María, Baltasar, José Antonio, Dori, Fernando, Encarna, Ángel, Javi, y un largo etcétera que sería imposible enumerar. Finalizo con un recuerdo muy especial a quienes no han podido ver este trabajo concluido, aunque siempre serán parte del mismo: Manuel Barrios y Marina Martín.

